DZIENNIK URZĘDOWY

Wojewódzkiej Rady Narodowej

W KOSZALINIE

Koszalin, dnia 28 sierpnia 1969 r. Nr 9 Poz. 86 — 87

Treść:

Poz. 86

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE

Dyrektora Koszalińskiego Urzędu Morskiego

z dnia 1 marca 1969 r.

O PRZEPISACH PORTOWYCH

Na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 1 i 7, art. 7 i art. 10 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. nr 6, poz. 35) oraz § 3 ust. 2 i § 7 ust. 1 pkt. 1, 3, 5 i 10 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 21 marca 1955 r. w sprawie utworzenia, organizacji i właściwości miejscowej urzędów morskich (M. P. nr 63, poz. 749), zarządza się co następuje:

CZĘŚĆ I
Przepisy wstępne

§ 1.

1. W rozumieniu niniejszego zarządzenia oznaczają:
   - — określenie „obszar morskich portów handlowych" — obszar lądowy oraz zewnętrzny (redę) i wewnętrzny obszar wodny morskich portów handlowych i rybackich;
   - — określenie „wody portowe" — zewnętrzny (redę) i wewnętrzny obszar wodny morskiego portu handlowego;
   - — wyraz „statek" — wszelkiego rodzaju urządzenia pływające poza wodnosamolotami na wodzie i tratwami, które są używane lub mogą być użyte jako środek transportu na wodzie;
   - — określenie „statek o napędzie mechanicznym" — każdy statek wprawiany w ruch przez mechanizmy;
   - — określenie „statek w drodze" — statek, który nie stoi na kotwicy, nie jest przycumowany albo nie stoi na mieliźnie;
   - — wyraz „holownik" — statek przeznaczony do świadczenia usług holowniczych;
   - — określenie „zespół holowniczy" — zestaw składający się z jednego lub więcej statków holowanych lub pchanych przez jeden lub więcej holowników;
   - — określenie „statki specjalnej służby państwowej" — statki dozorcze, hydrograficzne, pożarnicze, telekomunikacyjne, celne, sanitarne, szkolne, pilotowe, statki używane wyłącznie do ratowania życia na morzu lub do łamania lodów;
   - — wyraz „noc" — część doby, rozpoczynająca się z zachodem słońca i kończąca się ze wschodem słońca; resztę doby uważa się za „dzień";
   - — wyraz „widzialny" — w odniesieniu do świateł statku widzialność podczas ciemnej nocy przy przejrzystym powietrzu;
   - — określenie „krótki dźwięk" — dźwięk trwający około 1 sekundy;
   - — określenie „długi dźwięk" — dźwięk trwający od 4 do 6 sekund;
   - — określenie „międzynarodowe prawo drogi morskiej" — w skrócie „m.p.d.m." — przepisy międzynarodowe o zapobieganiu zderzeniom na morzu, zawarte w załączniku do rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 5. VIII. 1965 r. w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (Dz. U. nr 36, poz. 229).
2. Za tor wodny w rozumieniu niniejszego zarządzenia uważa się:
   a) część drogi wodnej wyznaczoną liniami prostymi łączącymi
      - — pławy nawigacyjne, właściwe nabieżniki oraz inne stałe znaki nawigacyjne oznaczone na mapach morskich,
      - — główki falochronów i wejść do basenów portowych oraz główki urządzeń służących do ochrony brzegów.

   b) akwen między wysuniętymi falochronami,

   c) akwen między brzegami rzek, tam gdzie brak oznakowania nawigacyjnego i urządzeń ochrony brzegów.
3. Ilekroć w zarządzeniu niniejsym mowa jest o kapitanacie portu, należy przez to rozumieć również bosmanat portu.

§ 2.

Przepisy niniejszego zarządzenia, zwane dalej „przepisami portowymi", regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i porządku na obszarze morskich portów handlowych.

§ 3.

1. W sprawach wykonywania żeglugi na obszarze morskich portów handlowych, nie unormowanych przepisami portowymi, stosuje się przepisy m.p.d.m.
2. W razie rozbieżności między przepisami m.p.d.m. a przepisami portowymi stosuje się przepisy portowe.

§ 4.

1. Sprawy sanitarne morskich portów handlowych i kontrolę sanitarną na statkach morskich regulują odrębne przepisy.
2. Kontrolę sanitarną sprawuje portowy inspektor sanitarny jako organ Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

§ 5.

Sprawy ochrony przeciwpożarowej morskich portów handlowych i statków morskich regulują odrębne przepisy.

§ 6.

1. Przepisy portowe obowiązują na obszarze wszystkich morskich portów handlowych, położonych w granicach województwa koszalińskiego.
2. Granice portów morskich określają odrębne przepisy.
3. W portach, dla których nie nastąpiło ustalenie zewnętrznego obszaru wodnego portu, obszar redy obejmuje akwen w promieniu 1 mili morskiej od wschodniej główicy wejścia portowego z wyjątkiem obszaru zamkniętego dla żeglugi.

§ 7.

Przepisom portowym podlegają wszystkie statki i wodnosamoloty przebywające na wodach portowych, zakłady pracy położone na obszarze morskich portów handlowych oraz osoby przebywające na obszarze portu.

§ 8.

1. Korzystanie z morskich portów handlowych i urządzeń portowych przeznaczonych do użytku ogólnego dozwolone jest w granicach i na zasadach ustalonych w przepisach portowych i innych obowiązujących przepisach.
2. Korzystanie z urządzeń portowych nienależących do zarządu portu dozwolone jest po uzyskaniu zewolenia użytkownika tych urządzeń, o ile przepisy portowe nie stanowią inaczej.
3. Budowa, rozbiórka lub przeróbka oraz dokonywanie innych zmian dotyczących ukształtowania lub użytkowania obiektów budowlanych terenów i akwenów na obszarze portu wymaga niezależnie od uprawnień właściwych organów państwowych — pozwolenia lub zgody Koszalińskiego Urzędu Morskiego.

§ 9.

1. Kapitanat portu może chwilowo ograniczyć albo zamknąć ruch na obszarze portu lub jego części, jeżeli tego wymagają warunki bezpieczeństwa.
2. Zarządzone ograniczenie albo zamknięcie ruchu kapitanat portu podaje do wiadomości:
   a) jeżeli dotyczy ruchu statków — przez wywieszenie sygnałów przewidzianych w przepisach portowych (§§ 45 i 46),
   b) jeżeli dotyczy ruchu na nabrzeżach, pomostach i przystaniach — przez zawiadomienie użytkownika urządzenia i wywieszenie zarządzenia na tablicy urzędowej kapitanatu portu.
3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 lit. b, obowiązek rozmieszczenia tablic i znaków ostrzegawczych ciąży na użytkowniku urządzenia.

§ 10.

1. Kierownicy statków oraz wszystkie inne osoby, korzystające z portów i ich urządzeń albo przebywające z innych powodów na terenie portów, obowiązane są do zachowania porządku i środków ostrożności, mających na celu zachowanie bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w urządzeniach portowych, przerw w pracy portu i szkód wzajemnych.
2. O awariach statków i nieszczęśliwych wypadkach spowodowanych przez wypadek morski oraz o każdym powstałym uszkodzeniu urządzeń portowych, kabli podwodnych, urządzeń oznakowania nawigacyjnego lub mostków nad torami wodnymi albo przesunięciu znaków nawigacyjnych — osoby wymienione w ust. 1 obowiązane są natychmiast powiadomić kapitanat portu oraz instytucję właściwą dla zarządzania tymi urządzeniami.

§ 11.

1. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych sprawują kapitanaty portów, a w portach, w których nie ustanowiono kapitanatów portów — bosmanaty portów — jako terenowe organy Koszalińskiego Urzędu Morskiego.
2. Pracownicy kapitanatów portów noszą w czasie pełnienia obowiązków służbowych przepisane dla nich mundury.

§ 12.

1. Osoby korzystające z portu i jego urządzeń obowiązane są udzielać wszelkich informacji i wszelkiej potrzebnej pomocy funkcjonariuszom kapitanatu portu przy wykonywaniu ich zadań służbowych.
2. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu i państwowych organów inspekcyjnych kierownik statku względnie jego zastępca obowiązany jest przedstawić do wglądu żądane dokumenty okrętowe i żeglarskie.

§ 13.

1. Funkcjonariusze Koszalińskego Urzędu Morskiego mają w czasie pełnienia służby prawo wstępu na statki i do ładowni statku nie pozostających pod zamknięciem celnym oraz na place, do magazynów i innych urządzeń portowych celem przeprowadzenia kontroli przestrzegania przepisów portowych lub dla przeprowadzenia dochodzenia w sprawach wypadków morskich.
2. Na wezwanie funkcjonariusza Koszalińskiego Urzędu Morskiego każdy statek obowiązany jest zatrzymać się, dobić do wskazanego miejsca i przerwać podróż, jeżeli to jest potrzebne dla ochrony bezpieczeństwa żeglugi lub statku bądź dla wykonania inspekcji lub kontroli bezpieczeństwa statku albo przeprowadzenia dochodzenia w sprawie wypadku morskiego.

§ 14.

1. Kapitanat portu ma prawo i obowiązek podejmowania środków zapobiegawczych przeciwko niebezpieczeństwom zagrażającym życiu i zdrowiu ludzkiemu na statku i na lądzie, statkom, urządzeniom portowym i ładunkom i zwracania się w razie potrzeby do właściwych władz miejscowych o pomoc.
2. Zarządzenia porządkowe kapitanatu portu, wydane w zakresie spraw unormowanych przepisami portowymi, są natychmiast wykonalne, o ile nie zakreślono innego terminu wykonania zarządzenia.
3. Zażalenia na czynności urzędowe kapitanatu portu należy wnosić do Koszalińskiego Urzędu Morskiego przez kapitanat portu. Zażalenie nie wstrzymuje wykonalności wydanych zarządzeń porządkowych.
4. Od decyzji wydanej przez Koszaliński Urząd Morski służy odwołanie w trybie postępowania administracyjnego.

§ 15.

1. Kierownik statku jak i kierownik właściwego działu służby zakładu pracy — każdy w zakresie obowiązujących go przepisów — obowiązani są dopilnować, aby członkowie załogi statku bądź podlegli pracownicy przestrzegali ściśle przepisów portowych.
2. Odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów portowych przez statek jest kierownik statku, a przez zakład pracy — kierownik właściwego działu służby zakładu pracy.
3. Odpowiedzialnym za wyposażenie statku w przewidziane światła, znaki i urządzenia sygnalizacji dźwiękowej jest armator statku.

§ 16.

Przedruk niniejszego zarządzenia powinien stale znajdować sie na statkach polskich bazujących w portach objętych terytorialnym zakresem działania Koszalińskiego Urzędu Morskiego z wyjątkiem łodzi otwartych, albo stale zawijających do tych portów oraz w biurach portowych armatorów i przedsiębiorstw maklerskich.

CZĘŚĆ II

Światła, znaki i sygnały dźwiękowe statku. Sygnały niebezpieczeństwa i pożaru. Sygnały ostrzegawcze i porozumiewawcze. Znaki i światła przeszkód żeglugowych. Sygnały zamknięcia portu lub przejścia.

DZIAŁ I.

Światła i znaki statku

Rozdział I.

Postanowienia ogólne

§ 17.

1. Statki i wodnosamoloty na wodzie powinny przy każdej pogodzie nosić światła i znaki zgodnie z przepisami m.p. d.m. i przepisami portowymi.
2. Światła na statkach, których noszenie nie jest nakazane lub dozwolone według przepisów m.p.d.m. i przepisów portowych, powinny być przysłonięte w taki sposób, aby wykluczały powstanie pomyłek co do ich znaczenia i nie stanowiły przeszkody dla żeglugi.
3. Statki specjalnej służby państwowej, statki ratownicze w akcji oraz punkty obserwacyjne mogą oświetlać statki reflektorami wyłącznie w koniecznych przypadkach. Nie mogą one oświetlać mostku nawigacyjnego statku będącego w drodze. Oświetlanie statku reflektorem przez statki inne jest zabronione.

§ 18.

1. Przepisane światła powinny być widzialne co najmniej 1 milę morską (1852 m), o ile przepisy m.p.d.m. nie stanowią inaczej.
2. Średnica przepisanych znaków: kul i walców oraz średnica podstawy i wysokość stożków powinna wynosić co najmniej 0,61 m (2 stopy), a wysokość walca co najmniej 1 m. Na statkach o pojemności poniżej 113 m^3 brutto wymiary znaków mogą być o połowę mniejsze.
3. Przepisane światła statki i wodnosamoloty noszą nocą, a znaki — w dzień.

§ 19.

1. Światła i znaki: kule, stożki, walce i flagi powinny być widzialne dookoła całego widnokręgu, o ile przepisy m.p. d.m. nie stanowią inaczej.
2. Jeżeli światła i znaki nie mogą być wywieszone na wysokości określonej przepisami m.p.d.m. lub przepisami portowymi, to powinny być umieszczone możliwie wysoko tak jak na to pozwalają warunki techniczne, jednak nie niżej niż światła burtowe.
3 Światła i znaki, które w myśl przepisów portowych mają być umieszczone jedne nad drugimi, powinny być ustawione w linii pionowej. Odstęp pomiędzy poszczególnymi światłami i znakami powinien wynosić 1.50 m, o ile przepisy m.p.d.m. lub przepisy portowe nie stanowią inaczej.

Rozdział II.

Postanowienia szczególne

§ 20.

Statki specjalnej służby państwowej w drodze w czasie wykonywania czynności służbowych powinny nosić
w dzień: swoją flagę służbową według ustalonego wzoru w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna,
w nocy: światła nakazane m.p.d.m.

§ 21.

1. Zbiornikowce zobowiązane są nosić w miejscu, z którego będą najlepiej widoczne, następujące sygnały:
1) w dzień:
   a) czerwoną flagę o wymiarach co najmniej 60 cm × 160 cm z białym kołem o średnicy 15 cm w środku, jeżeli przewożą ciecze palne klasy I lub II bądź są nie odgazowane po przewozie takich cieczy,
   b) flagę „B" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, jeżeli przewożą ciecze palne klasy III bądź są nie odgazowane po przewozie takich cieczy;
2) w nocy — poza światłami nakazanymi przepisami m.p.d.m. — czerwone światło widoczne dookoła widnokręgu oraz widzialne z odległości co najmniej 2 mil morskich.
2. Inne statki z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych zobowiązane są nosić sygnały, o których mowa w ust. 1 pkt. 1, lit. b i pkt. 2.
3. Statki, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny nosić nakazane sygnały wchodząc na redę portu oraz w czasie pobytu na redzie i w porcie.
4. Jeżeli statek określony w ust. 1 lub 2 korzysta z pomocy jednego lub więcej holowników nakazane sygnały pokazuje tylko statek holowany.
5. Postanowienia ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do statku przewożącego:
   a) naboje i zapalniki zabezpieczone,
   b) małą ilość materiałów wybuchowych o wadze ogólnej nie przekraczającej 9 kg,
   c) materiały wybuchowe o ciężarze łącznym do 450 kg w zatwierdzonym opakowaniu,
   d) rakiety i inne pirotechniczne środki sygnalizacyjne dla własnych potrzeb statku i dla celów ratowniczych,
   e) paliwo płynne dla potrzeb własnych.

§ 22.

Holowane urządzenia pływające jak: dźwigi, doki, kafary, pontony, wraki — powinny nosić światła nakazane przepisami m.p.d.m. dla statku holowanego.

§ 23

1. Statki i inne urządzenia pływające jak: dźwigi, doki, kafary, pontony i wraki — będące w drodze, które przejściowo nie posiadają zdolności manewrowania albo mają możność manewrowania utrudnioną w takim stopniu, że zagraża to bezpieczeństwu ruchu, powinny nosić sygnały nakazane dla statku, który nie odpowiada za swoje ruchy, stosownie do przepisów m. p. d. m.
2. Jeżeli taki statek albo urządzenie pływające korzysta z pomocy jednego lub więcej holowników, sygnały wymienione w ust. 1 pokazuje statek holowany.

§ 24

1. Statek w drodze z maszyną gotową do użycia, który korzysta z pomocy jednego lub więcej holowników, powinien nosić światła jak statek o napędzie mechanicznym idący samodzielnie.
2. Dopóki trwa połączenie holem, holownik powinien nosić światła nakazane przepisami m. p. d. m. dla statku holującego.

§ 25

1. Pogłębiarka, statki nurkowe, z których pracuje nurek, i inne urządzenia pływające, dla bezpieczeństwa których inny statek przed mijaniem obowiązany jest zmniejszyć szybkość a w czasie mijania zachować szczególną ostrożność, powinny nosić w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne, poza sygnałami nakazanymi m. p. d. m.
w dzień: flagę czerwoną,
w nocy: światło czerwone.
2. Jeżeli dla bezpieczeństwa statku mijanie go nastąpić może tylko po jednej stronie, to statek ten powinien nosić w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne, poza sygnałami nakazanymi przepisami m.p.d.m.
w dzień: po stronie wolnej do przejścia — czarną kulę,
w nocy: z każdej burty na jednakowej wysokości oraz w odległości poziomej przynajmniej 3 m — światło czerwone, a po stronie wolnej do przejścia ponadto światło zielone pod wymienionym powyżej światłem czerwonym.

§ 26

1. Statek w drodze, który z powodu swego zanurzenia, długości, tonażu albo innych właściwości korzystać musi z najgłębszego toru wodnego i który nie jest obowiązany do pokazywania sygnałów według § 23, pokazuje na zarządzenie pilota u szczytu przedniego masztu lub w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne,
w dzień: czarny walec,
w nocy: poza światłami nakazanymi m. p. d. m. — światło białe nad światłem zielonym.
2. Jeżeli taki statek korzysta z pomocy jednego lub więcej holowników, sygnały wymienione w ust. 1 pokazuje tylko statek uprawniony do korzystania z najgłębszego toru drogi wodnej.

§ 27

Statek na mieliźnie powinien poza sygnałami nakazanymi przepisami m. p. d. m. nosić po stronie, po której może nastąpić przejście, sygnały przepisane w § 25 ust. 2.

§ 28

1. Promy z napędem mechanicznym w drodze powinny nosić
w dzień: kulę żółtą w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczna,
w nocy: poza światłami nakazanymi przepisami m. p. d. m. — światło pomarańczowe nad przednim światłem masztowym.
2. Promy linowe i łańcuchowe w drodze powinny nosić:
w dzień: stożek żółty zwrócony wierzchołkiem do góry w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny,
w nocy: dwa światła pomarańczowe — po jednym na dziobie i na rufie — umieszczone na jednakowej wysokości co najmniej 1 m powyżej nadburcia.

§ 29

1. Łodzie wiosłowe w drodze bez względu na ich przeznaczenie noszą światło białe umieszczone na dziobie w ten sposób, aby było widoczne dookoła widnokręgu.
2. Łodzie cumownicze, które w czasie wykonywania prac cumowniczych zmuszone są do zdjęcia tego światła, muszą je trzymać stale w pogotowiu i pokazywać w razie potrzeby.
3. Łodzie żaglowe i jachty idące pod żaglami powinny nosić światła nakazane przepisami m. p. d. m., umieszczone w sposób stały.

§ 30

1. Statki poniżej 45,75 m (150 stóp) długości, przycumowane do nabrzeży, falochronów, pomostów albo innych urządzeń, powinny mieć w pośrodku długości statku jedno światło białe, umieszczone na wysokości górnego pokładu od strony wody, zaś statki długości 45,75 m i więcej — dwa takie same światła, umieszczone po jednym na przedniej i rufowej części statku na wysokości górnego pokładu od strony wody.
2. Jeżeli podczas postoju dziób albo rufa statku wystaje na drodze wodnej poza nabrzeże lub pomost, statek powinien nosić na końcowej wystającej części na wysokości górnego pokładu dalsze światło białe.
3. Urządzenie statku przycumowanego wystające poza jego burtę więcej niż 1 m, powinno być oznaczone
w dzień: białą chorągiewką,
w nocy: światłem białym.
4. Z kilku statków przycumowanych burta o burtę światła przepisane w ust. 1 powinien nosić statek zewnętrzny.
5. Statek o długości 7 m lub więcej, przycumowany wzdłuż burty innego statku zakotwiczonego, powinien nosić od strony wody światła przepisane w ust. 1. Przycumowany wzdłuż burty statek nie nosi światła kotwicznego.

DZIAŁ II

Sygnały dźwiękowe statku

Rozdział I

Postanowienia ogólne

§ 31

1. Statki i wodnosamoloty na wodzie powinny dawać sygnały dźwiękowe jedynie w przypadkach przewidzianych przepisami m. p. d. m. i przepisami portowymi.
2. Dawanie sygnałów dźwiękowych w innych okolicznościach bez zezwolenia kapitanatu portu jest zabronione.

§ 32

Sygnały dźwiękowe powinny być dawane:
przez statki o napędzie mechanicznym — gwizdkiem (buczkiem lub syreną),
przez statki żaglowe — rogiem mgłowym,
przez statki holowane — gwizdkiem lub rogiem mgłowym.

§ 33

1. Statki o napędzie mechanicznym i statki żaglowe o pojemności 20 BRT i więcej powinny być zaopatrzone we właściwe urządzenia do sygnalizacji dźwiękowej: gwizdek, róg mgłowy, dzwon — zgodnie z przepisami m. p. d. m.
2. Urządzenia do sygnalizacji dźwiękowej muszą posiadać taką siłę akustyczną, aby sygnał był słyszany ze wszystkich stron na wystarczającą odległość.

Rozdział II

Sygnały mgłowe

§ 34

Sygnały mgłowe powinny być dawane podczas mgły, oparów, padającego śniegu, ulewnego deszczu lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność podczas dnia i nocy.

§ 35

1. Statek w drodze z maszyną gotową do użycia, który korzysta z pomocy jednego lub więcej holowników, daje sygnały mgłowe jak statek o napędzie mechanicznym idący samodzielnie.

2. Statek holujący daje sygnały mgłowe według przepisów m.p.d.m. tylko wówczas, jeżeli holuje: statek z napędem własnym lecz nie mający maszyny gotowej do użycia albo statek bez własnego napędu.

§ 36

Promy linowe i łańcuchowe w drodze przecinające tor wodny dają sygnał mgłowy: pojedyńcze silne uderzenie w dzwon w odstępach co 4—5 sekund.

§ 37

1. Stojące na torze wodnym pogłębiarki, statki nurkowe, z których pracuje nurek, statki ustawione dla oznaczenia wraku albo pracujące przy wrakach i inne urządzenia pływające używane do robót technicznych, które mogą być mijane tylko po jednej stronie, powinny z przerwami nie większymi niż 1 minuta bić gwałtownie w dzwon przez około 5 sekund z następującymi po krótkiej przerwie:
   a) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi uderzeniami pojedyńczymi w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić po lewej stronie toru wodnego,
   b) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi uderzeniami podwójnymi w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić po prawej stronie toru wodnego.
2. Określenie „prawa i lewa strona toru wodnego" oznacza stronę liczoną od morza.

Rozdział III

Sygnały niebezpieczeństwa i pożaru. Sygnały ostrzegawcze i porozumiewawcze.

§ 38

1. Statek o napędzie mechanicznym, będący w drodze, który nagle stracił zdolność manewrowania albo z innych powodów przedstawia sobą niebezpieczeństwo dla innych statków albo też zamierza uprzedzić inne statki o grożącym mu niebezpieczeństwie, powinien przy zbliżaniu się innego statku dawać sygnał niebezpieczeństwa: trzy następujące po sobie dźwięki — jeden długi i dwa krótkie (—..).
2. Sygnał ten powinien być powtarzany w miarę potrzeby.

§ 39

1. Statek, na którym wybuchł pożar albo który jest zagrożony pożarem, powinien z przerwami nie większymi niż 1 minuta dawać 3 następujące po sobie dźwięki: dwa krótkie i jeden długi (..—).
2. Sygnał ten z jednoczesnym nieprzerwanym biciem w dzwon powinien być powtarzany do chwili przybycia pomocy. Poza tym należy niezwłocznie alarmować z najbliższego sygnalizatora pożarowego lub aparatu telefonicznego.

§ 40

1. Statek powinien dawać sygnały dźwiękowe:
   — dla zwrócenia uwagi innego statku: jeden długi (—),
   — przy wyprzedzaniu:
   statek, który chce wyprzedzić inny statek: jeden długi, dwa krótkie, jeden długi (—..—),
   statek, który jest wyprzedzany. jeżeli się na to godzi: jeden długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (—.—.),
   — przy wejściu do portu, kanałów portowych, basenów i na ostrych zakrętach, 200 m przed przystaniami promów i przed mostami oraz w miejscach oznaczonych odpowiednimi tablicami: jeden długi (—),
   — dla zatrzymania statku przez statek specjalnej służby państwowej: dwa długie, dwa krótkie (——..),
   — przy odcumowaniu — statki: jeden długi (—), a promy linowe i łańcuchowe: kilka następujących po sobie pojedyńczych uderzeń w dzwon,
   — dla wezwania holownika: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (—.—),
   — dla zmniejszenia szybkości holownika: szereg krótkich nie mniej niż 4,
   — dla zwiększenia szybkości holownika: powtórzenie sygnału danego dla wskazania, w którym kierunku należy ciągnąć,
   — dla rzucenia holu przez holownik na wezwanie statku holowanego: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (.—..),
   — dla uprzedzenia statku holowanego o konieczności rzucenia holu przez holownik: szereg krótkich nie mniej niż 4,
   — dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jedne długi (—...—),
   — dla wezwania funkcjonariusza Wojsk Ochrony Pogranicza: jeden krótki, dwa długie (.——),
   — dla wezwania kutra pilotowego do burty: trzy długie (———),
   — dla wezwania kutra pilotowego do wejścia na redę: trzy długie, jeden krótki (———.),
   — dla obsadzenia radiostacji na statku: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (.—.).
2. Przerwa między krótkimi a długimi dźwiękami poszczególnego sygnału dźwiękowego powinna wynosić od 1 do 2 sekund.
3. Sygnał: jeden długi (—), nakazany w miejscach oznaczonych odpowiednimi tablicami, o których mowa w ust. 1. powinien być dany w czasie mijania ustawionej po prawej stronie w kierunku ruchu statku tablicy, przedzielonej przekątną na pole czerwone i białe. Przekątna biegnie od górnego lewego rogu tablicy.

§ 41

1. Przystanie promów powinny być oznaczone tablicami ostrzegawczymi i wyraźnym napisem „PROM" o wysokości liter najmniej 1 m, wykonanym w czarnym kolorze na żółtym tle.
2. Tablice powinny być podwójne i ustawione do siebie pod kątem 68° na słupach o wysokości 3,5 m w miejscu najlepiej widocznym.
3. Dopóki trwa ruch promowy, tablice ostrzegawcze powinny być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone. O odstępstwie od konieczności oświetlenia tablic decyduje wyłącznie kapitanat.
4. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych ciąży na armatorze promu.

DZIAŁ III

Znaki i światła przeszkód żeglugowych. Sygnały zamknięcia portu lub przejścia.

§ 42

1. Jeżeli ze względu na bezpieczeństwo statek przed mijaniem wraku obowiązany jest zmniejszyć szybkość a w czasie mijania zatrzymać maszynę, to wrak albo statek ustawiony dla oznaczenia wraku powinien być oznakowany w miejscu skąd będzie najlepiej widoczne, z każdej burty na jednakowej wysokości oraz odległości poziomej przynajmniej 2 m
   w dzień: kulą zieloną,
   w nocy: światłem zielonym.
2. Strona, po której mijanie jest zabronione, powinna być oznaczona w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne,
   w dzień: flagą czerwoną nad kulą zieloną,
   w nocy: światłem czerwonym nad światłem zielonym.

§ 43

Na urządzeniach lądowych i przycumowanych urządzeniach pływających, wymagających ochrony w związku z ruchem statków, mogą być za zezwoleniem kapitanatu portu stosowane następujące sygnały ostrzegawcze:
w dzień: flaga czerwona,
w nocy: światło czerwone.

§ 44

1. Statek powinien niezwłocznie się zatrzymać, jeżeli z lądu, mostu lub innego statku podany będzie sygnał poruszany pionowo:
   w dzień: flagą czerwoną,
   w nocy: światłem czerwonym.
2. Dalsza podróż dozwolona jest dopiero wówczas, jeżeli dany będzie sygnał poruszany pionowo:
   w dzień: flagą zieloną,
   w nocy: światłem zielonym.
3. Kapitanat portu może ustalić specjalne sygnały regulujące porządek zatrzymania i dobijania do miejsca, w którym odbywa się kontrola.

§ 45

1. W przypadkach poważnych wydarzeń wskazuje się bezwzględny zakaz wejścia statków do portu:
   w dzień: przez trzy kule jedna nad drugą na jednej linii pionowej,
   w nocy: przez trzy światła czerwone jedno nad drugim na jednej linii pionowej.
2. W normalnych okolicznościach eksploatacji wskazuje się:
   a) — zakaz wejścia statku do portu:
      w dzień: przez stożek skierowany wierzchołkiem do góry, umieszczony między dwiema kulami na jednej linii pionowej,
      w nocy: przez światło białe umieszczone między dwoma światłami czerwonymi na jednej linii pionowej,
   b) — zakaz wyjścia statku z portu:
      w dzień: przez stożek skierowany wierzchołkiem do góry i umieszczony między dwoma stożkami z wierzchołkami na dół na jednej linii pionowej,
      w nocy: przez światło białe umieszczone między dwoma światłami zielonymi na jednej linii pionowej,
   c) — zakaz wejścia i wyjścia jak również wstrzymania ruchu statków w całym porcie:
      w dzień: przez stożek skierowany wierzchołkiem do góry i mający nad sobą stożek z wierzchołkiem na dół a pod sobą kulę,
      w nocy: przez świiatło białe, mające nad sobą światło zielone, a pod sobą światło czerwone.
3. Zakazy wymienione w niniejszym paragrafie nie dotyczą:
   a) w przypadkach określonych w ust. 1 i ust. 2 lit. „c” — statków, które uzyskały specjalne zezwolenie kapitanatu portu,
   b) w przypadkach określonych w ust. 2 lit. „a” i „b” — statków, będących w służbie kapitanatu portu, portowych organów sanitarnych i celnych, statków pilotowych, ratowniczych oraz holowników portowych w porcie macierzystym nie holujących innych jednostek.
4. Sygnały podnosi się na masztach sygnałowych kapitanatu portu lub punktów obserwacyjnych na takiej wysokości, aby uniknąć pomieszania tych sygnałów z innymi światłami lub sygnałami portowymi.

§ 46

1. W razie zamknięcia części drogi wodnej lub poszczególnego basenu wywiesza się w punktach zamknięcia po obu stronach w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne, sygnał zamknięcia, który stanowią
   w dzień: flaga czerwona, kula zielona, flaga czerwona,
   w nocy: trzy światła — czerwone, zielone, czerwone.
2. Sygnały te wywiesza się w linii pionowej w odstępach 1 m pomiędzy poszczególnymi znakami i światłami.

CZĘŚĆ III

Pilotaż. Holowanie. Cumowanie.

DZIAŁ I

Pilotaż portowy

Rozdział I

Postanowienia ogólne

§ 47

1. Pilotaż portowy wykonują kapitanaty portów.
2. Kwalifikacje zawodowe pilotów regulują odrębne przepisy.

§ 48

Każdy statek korzystający z usług pilota powinien być obsadzony przez odpowiedniego kierownika i wystarczającą ilość kwalifikowanej załogi.

§ 49

1. Pilot udziela kierownikowi pilotowanego statku pomocy i porad nawigacyjnych w kierowaniu statkiem na wodach, na których pełni służbę.
2. Kierownictwo i odpowiedzialność za statek pilotowany pozostaje przy kierowniku statku nawet wtedy, gdy kierownik upoważnił pilota do bezpośredniego wydawania rozkazów.
3. Kierownik statku pilotowanego jest obowiązany kontrolować w miarę możliwości rady pilota i w razie potrzeby zmienić rozkaz wydany przez pilota.
4. Pilot obowiązany jest odmówić przystąpienia do wykonywania usług pilotowych, jeżeli:
   a) statek ma zanurzenie większe, aniżeli pozwala na bezpieczną żeglugę głębokość portu,
   b) statkowi grozi zatonięcie,
   c) statek przy wyjściu z portu jest przeładowany lub ma niebezpieczny przechył,
   d) statek przy wejściu do portu ma niebezpieczną stateczność.
5. Pilot może odmówić przystąpienia do wykonywania usług pilotowych, jeżeli uzna, że statek nie odpowiada warunkom niezbędnym dla bezpiecznego rozpoczęcia manewru.
6. O zaistnieniu przypadku uzasadniającego odmowę przystąpienia do wykonywania usług pilotowych pilot obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu i postąpić stosownie do otrzymanych dyspozycji.

§ 50

Statek na redzie wzywa pilota:
w dzień: a) flagą „G” według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, wywieszoną w przedniej części statku oraz
b) sygnałem dźwiękowym: dwa długie i jeden krótki dźwięk (— — .),
w nocy: a) światłem białym pokazywanym przez około 5 sekund z przerwą około 2 sekund nadanym w kierunku punktu obserwacyjnego kapitanatu portu, albo światłem pilotowym rozblaskowym (blue light), albo sygnałem świetlnym „G” według księgi międzynarodowych sygnałów morskich oraz
b) sygnałem dźwiękowym jak w dzień.

§ 51

1. Dla przyjęcia pilota kierownik statku powinien odpowiednio zmniejszyć szybkość statku albo zatrzymać statek i tak go ustawić do fali, aby umożliwić pilotowi bezpieczne wejście na statek.
2. Postanowienia powyższe mają odpowiednie zastosowanie przy zejściu pilota ze statku.

§ 52

1. Statki przy przyjmowaniu pilota powinny stosować się do następujących wymagań dotyczących drabinek pilotowych:
   a) drabinka powinna być utrzymana w dobrym stanie i używana w miarę możliwości jedynie do przyjmowania i zdawania pilota i innych osób urzędowych;
   b) drabinka powinna być dostatecznie długa i mocna, tak wyłożona i zamocowana, aby się nie oberwała przy wejściu na nią;
   c) szczeble drabinki powinny być dostatecznie szerokie;
   d) o ile warunki tego wymagają, wraz z drabinką pilotową powinny być użyte dwie należycie przymocowane liny do trzymania się;
   e) drabinka powinna być wyposażona w poprzeczne listwy podłużne umieszczone w takich odstępach, aby drabinka się nie skręcała.
2. Opuszczanie drabinki powinno się odbywać pod nadzorem oficera wachtowego.
3. Przy drabince po jej opuszczeniu powinno być umieszczone koło ratunkowe z rzutką.
4. Miejsce zawieszenia drabinki na burcie powinno być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone. Poza tym powinny być przewidziane środki, aby pilot mógł zejść bezpiecznie ze szczytu drabinki na pokład statku.
5. Zabrania się:
   a) używania drabinek wykazujących uszkodzenie szczebli, zmianę położenia szczebli, brak szczebli lub uszkodzenie lin,
   b) umocowywania drabinki przez zahaczenie o szczebel.

§ 53

1. Jeżeli z powodu ciężkich warunków pogodowych na morzu pilot nie może przejść na statek, statek pilotowy powinien dawać w dzień: sygnał flagowy „PM" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, w nocy: litery „PM" światłem według kodu Morse'a (. — — . przerwa — —), Statek pilotowy prowadzi wówczas statek ku wejściu portowemu do miejsca, w którym pilot może bezpiecznie przejść na statek.
2. Jeżeli warunki pogodowe określone w ust. 1 zachodzą przy wyjściu statku na morze, pilot schodzi ze statku jeszcze pod osłoną falochronu, a statek pilotowy prowadzi statek na redę.
3. Statek prowadzony w sposób określony w ust. 1 i 2 powinien iść śladem statku pilotowego w bezpiecznej odległości jednak nie większej niż 100 m.
4. Jeżeli pogoda uniemożliwia zastosowanie postanowień ust. 1 i 2 kapitan portu wstrzyma pilotowanie statków.
5. Kapitan portu ustala w drodze zarządzenia:
   a) jakie warunki pogodowe na morzu uważać należy za ciężkie w rozumieniu ust. 1
   b) miejsce i postępowanie przy obsadzaniu statków przez pilota w zależności od wielkości statku, stanu jego załadowania, kierunku wiatru i stanu morza na redzie.

§ 54

1. Natychmiast po przyjęciu pilota kierownik statku lub jego zastępca obowiązany jest podać pilotowi:
   1) tonaż statku, długość i szerokość statku, zanurzenie na dziobie i rufie, charakterystykę śruby okrętowej (prawo lub lewoskrętna), szybkość statku („wolno" , „mała", „pół", „cała"), czas wykonywania manewru z biegu „naprzód" na bieg „wstecz", promień cyrkulacji, zdolność manewrową statku oraz stan i braki maszyn i urządzeń sterowych, nadto
   2) rodzaj ładunku,
   3) ilość pasażerów i załogi, ich stan zdrowotny oraz przypadki zachorowań w czasie podróży na choroby zakaźne lub podejrzane o zakaźność i wynikłe z tego powodu wypadki śmierci.
2. Jeżeli statek jest załadowany materiałem wybuchowym lub łatwopalnymi płynami, kierownik statku jest obowiązany postąpić według zarządzeń pilota.
3. W razie stwierdzenia lub podejrzenia, że na statku znajdują się chorzy na choroby zakaźne albo, że w czasie podróży od ostatniego portu nastąpił na statku zgon na chorobę zakaźną lub podejrzaną o zakaźność, pilot przed wprowadzeniem statku do portu zawiadamia drogą radiową lub w inny sposób portowego inspektora sanitarnego i uzależni wprowadzenie statku do portu od jego decyzji. Do czasu uzyskania decyzji portowego inspektora sanitarnego pilot zabroni załodze i pasażerom wszelkiej styczności z lądem i innymi statkami.

Rozdział II.

Postanowienia szczególne dla portów Ustka, Darłowo i Kołobrzeg

§ 55

1. Wszystkie statki na obszarze portów Ustka, Darłowo i Kołobrzeg bez względu na posługiwanie się pomocą holowniczą obowiązane są korzystać z usług pilota portowego, o ile dalsze przepisy nie stanowią inaczej.
2. Dla statku wchodzącego pilota zamawia kapitan statku.

§ 56

1. Z zastrzeżeniem postanowień § 57 zwolnione są od obowiązku pilotażu następujące statki:
   a) statki specjalnej służby państwowej oraz polskie statki naukowo-badawcze,
   b) statki pasażerskie i towarowe żeglugi przybrzeżnej,
   c) polskie statki rybackie o pojemności poniżej 750 BRT na obszarze portu macierzystego,
   d) holowniki i statki ratownicze bazujące w portach Ustka, Darłowo i Kołobrzeg,
   e) statki bezpokładowe i barki portowe,
   f) statki szkolne, o ile nie służą jednocześnie do celów zarobkowych oraz jachty krajowe i zagraniczne należące do jachtklubów,
   g) statki o pojemności poniżej 100 BRT poruszające się na obszarze wodnym portów Ustka, Darłowo i Kołobrzeg,
   h) statki, których kierownicy otrzymali stałe lub jednorazowe zezwolenie kapitanatu portu na wejście lub wyjście albo zmianę miejsca postoju bez pilota na obszarze danego portu.
2. W przypadkach uzasadnionych bezpieczeństwem żeglugi kapitan portu może w drodze zarządzenia zawiesić doraźnie albo na czas określony zwolnienia przewidziane w ust. 1 w odniesieniu do wszystkich lub niektórych rodzajów statków jak również w odniesieniu do poszczególnego statku. Zarządzenie kapitana portu, o ile nie ma charakteru doraźnego albo nie dotyczy poszczególnego statku, powinno być ogłoszone w „Wiadomościach Żeglarskich".
3. Statki na wejściu, zwolnione od pilotażu w myśl ust. 1 lit. h, podają przy zbliżaniu się do redy i wejść portowych sygnały
   w dzień: flagą „H" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, podniesioną do połowy wysokości,
   w nocy : literę „H" światłem według kodu Morse'a /. . . . /.
4. Zasady i tryb udzielania zezwoleń, o których mowa w ust. 1 lit. h, i ich cofnięcia regulują odrębne przepisy.

§ 57

Przepis § 56 ust. 1 bez względu na rodzaj, pojemność i zanurzenie statku nie odnosi się do
1. następujących statków wchodzących do portu:

a) statków z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz zbiornikowców nieodgazowanych po płynach należących do I i II klasy niebezpieczeństwa,
b) statków, które z powodu awarii mają przecieki w żywej części kadłuba albo na których w czasie podróży powstał pożar,
c) statków nadmiernie przegłębionych na dziób albo wskazujących niebezpieczny przechył,
d) statków, które z powodu doznanych uszkodzeń spowodować mogą zanieczyszczenia wód portowych,

2. wychodzących z portu statków z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz zbiornikowców nieodgazowanych należących do I i II klasy niebezpieczeństwa.

§ 58

Pilotaż obowiązuje w odniesieniu do statków wymienionych w § 57 oraz do innych statków objętych obowiązkowym pilotażem:

a) na wejściu do portu — od miejsca postoju na redzie do miejsca zacumowania,
b) na wyjściu z portu od miejsca odcumowania do wyprowadzenia statku na redę.

§ 59

1. Statki objęte pilotażem obowiązane są korzystać z usług pilota również przy zmianie miejsca postoju na wewnętrznym obszarze wodnym portu z wyjątkiem przypadku przeciągania się wzdłuż nabrzeża.
2. Przeciąganie statku wzdłuż innych statków albo przeciąganie się statku ponad swoją długość wzdłuż nabrzeża przy wiatrach wiejących od nabrzeża w kierunku na basen o sile przekraczającej 5°B oraz mijanie w czasie przeciągania się innych statków stojących przy tym samym nabrzeżu dozwolone jest niezależnie od wielkości przeciągającego się statku tylko w obecności pilota i cumowników i przy gotowej do natychmiastowego użycia maszynie statku.

DZIAŁ II.

Holowanie

§ 60

Usługi holownicze wykonywane są przez kapitanaty portów w ramach zawartej umowy holowniczej.

§ 61

1. Moc maszyn holownika powinna odpowiadać wielkości holowanego statku i istniejącym okolicznościom i warunkom holowania.
2. Wykonywanie czynności holowniczych przez statki towarowe i pasażerskie jest zabronione z wyjątkiem przypadku niesienia pomocy w niebezpieczeństwie morskim.

§ 62

1. Statek holowany powienien mieć na pokładzie odpowiednio wykwalifikowaną załogę z kierownikiem posiadającym uprawnienia do kierowania statkiem holowanym. Na statku zaopatrzonym w ster — ster musi być obsłużony przez doświadczonego marynarza, zaś kierownik powinien się znajdować w takim miejscu, gdzie będzie najbardziej potrzebny.
2. Urządzenia pływające szczególnie trudne do manewrowania jak doki, duże pontony i wraki powinny podczas holowania posiadać załogę, której ilość i kwalifikacje kierownika na czas holowania ustala każdorazowo Koszaliński Urząd Morski na wniosek armatora.

§ 63

Przed przystąpieniem do holowania kierownik statku holowanego i pilot powinni sposób użycia holownika uzgodnić między sobą a nadto z kierownikiem holownika.

§ 64

1. W skład zespołu holowniczego poruszającego się na wewnętrznym obszarze wodnym portu nie może wchodzić więcej aniżeli jedna jednostka holowana. Holowanie dwóch lub więcej jednostek w zespole dopuszczalne jest wyłącznie za zezwoleniem kapitanatu portu.
2. Jednostka holowana na wodach portowych powinna być prowadzona na krótkim holu, a gdy steru nie posiada — umocowana wzdłuż burty holownika o ile nie zachodzi konieczność innego sposobu umocowania. Przy burcie holownika może być holowana tylko jedna jednostka. Holownikowi nie wolno wówczas ciągnąć za sobą dalszej jednostki.
3. Do holowania jednostek bez steru i trudnych do manewrowania powinny być użyte dwa lub więcej holowników, z których jeden — z dziobu, a drugi — z rufy lub przy burcie holowanej jednostki.
4. „Krótki hol", o którym mowa w ust. 2, oznacza przy holowaniu statków o długości poniżej 20 m — linę nie dłuższą niż 5 m licząc od burty do burty, a przy holowaniu statków o długości 20 m lub więcej — linę o takiej długości, która zapewni sprawne i bezpieczne manewrowanie zespołu holowniczego.

§ 65

1. Bez wyraźnego polecenia lub zgody kierownika statku holowanego albo pilota, holownik nie może opuścić statku nawet wówczas, gdy mu tylko asystuje. W razie konieczności rzucenia holu holownik jest obowiązany uprzedzić o tym statek holowany.
2. Po puszczeniu holu dziobowego holownik powinien ustąpić z drogi statku holowanego dla umożliwienia mu swobodnego manewrowania.

§ 66

Zabrania się doczepiania do statku, będącego w drodze łodzi wiosłowych i statków sportowych, na których znajdują się ludzie. Nie dotyczy to łodzi cumowniczych pod warunkiem otrzymania zezwolenia kierownika statku.

§ 67

Holowniki stojące w pogotowiu obowiązane są wykonywać stale należyty nasłuch nadawanych sygnałów wzywających pomocy holowniczej.

§ 68

1. Statki z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz zbiornikowce nieodgazowane po płynach należących do I i II klasy niebezpieczeństwa na wejściu obowiązane są posługiwać się pomocą holowniczą od miejsca postoju na redzie do miejsca zacumowania wewnątrz portu, jeżeli dalsze przepisy nie stanowią inaczej.
2. Posługiwanie się pomocą holowniczą obowiązuje również przy zmianie miejsca postoju statku wewnątrz portu, z wyjątkiem przypadku przeciągania się statku na linach przy tym samym wolnym nabrzeżu.

§ 69

1. Kapitanat portu i pilot zarządzić mogą użycie przez statek holowników, jeżeli tego wymagają szczególne względy bezpieczeństwa, a w szczególności bezpieczeństwa statku holowanego albo urządzeń portowych lub innych urządzeń pływających.
2. Gdy manewrowanie statku bez pomocy holownika wstrzymuje lub utrudnia ruch albo manewry innych statków czy też zbytnio się przedłuża, statek jest obowiązany na zarządzenie kapitanatu portu lub żądanie pilota użyć pomocy holowniczej według udzielonych wskazań.

§ 70

Statki, które dla bezpieczeństwa wejścia do portu muszą być holowane, mogą być wprowadzone do portu wtedy, gdy stan morza na redzie pozwala na podanie holu.

§ 71

1. Kierownictwo nawigacyjne zespołu holowniczego należy do kapitana statku holowanego, chyba, że z umowy lub okoliczności wynika co innego.
2. W przypadku holowania barek, dźwigów pływających, sprzętu pomocniczego itp., kierownictwo nawigacyjne należy do kapitana holownika.

DZIAŁ III

Cumowanie

§ 72

1. Usługi cumownicze wykonywane są przez kapitanaty portów w ramach zawartej umowy cumowniczej.
2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do:
   a) polskich holowników i statków ratowniczych,
   b) statków i urządzeń pływających zatrudnionych przy budowie i utrzymaniu portu i jego urządzeń albo przeznaczonych do wykonywania czynności gospodarczych w porcie,
   c) statków żeglugi portowej,
   d) statków żeglugi przybrzeżnej i osłoniętej,
   e) statków rybackich dobijających lub odbijających od nabrzeży i pomostów zarządzanych przez przedsiębiorstwa rybołówstwa morskiego,
   f) statków na akwenie administrowanym przez stocznie,
   g) statków przy nabrzeżach przyjętych przez zarząd portu.

§ 73

1. Statek powinien być przycumowany w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo statku przycumowanego i innych statków i urządzeń portowych.
2. Wszystkie prace związane z cumowaniem powinny się odbywać pod osobistym nadzorem kierownika statku albo oficera pokładowego.
3. Przechodzenie lub przeskakiwanie ze statku na ląd, zanim statek się zatrzyma i zetknie z lądem, jest zabronione.

§ 74

1. Cumy użyte do umocowania statku powinny być dostatecznie wytrzymałe i przy silnych wiatrach a także, gdy należy je przewidywać — odpowiednio wzmocnione.
2. Podawanie cum bez rzutki dozwolone jest tylko na odległość do 2 m.
3. Rzutka powinna być zakończona woreczkiem z piaskiem o ciężarze nie przekraczającym 0,5 kg.
4. Rozpoczęcie wybierania liny może nastąpić dopiero po otrzymaniu sygnału, że lina została prawidłowo zamocowana.
5. Zabrania się używania cum uszkodzonych, skręconych lub posiadających supły.
6. Przy cumowaniu zbiornikowców przewożących płyny łatwopalne należące do I i II klasy niebezpieczeństwa oraz zbiornikowców nie odgazowanych po tych płynach, nie wolno używać lin mogących spowodować zaiskrzenia.

§ 75

1. W przypadku zawożenia cum łodzią należy na pokładzie statku przygotować liny cumownicze takiej długości, aby łódź mogła bez przeszkód dowieźć linę do miejsca zacumowania.
2. Zabrania się wybierania zawiezionej łodzią liny cumowniczej do czasu jej zamocowania, zejścia cumownika i odejścia łodzi od stanowiska cumowniczego.

§ 76

1. Cumy powinny być zakładane na pachołki, pierścienie lub słupy do tego przeznaczone i w ten sposób, aby w razie potrzeby mogły być łatwo zrzucane. Statki stojące przy dalbach powinny zakładać cumy dookoła dalby albo na pachoł wbudowany w dalbę.
2. Zabrania się cumowania statku do pojedyńczych pali, dalb, konstrukcji pomostów, pali ochronnych, belek odbojowych i do stałych lub pływających znaków nawigacyjnych jak również zakładania lin stalowych na drewniane pachołki i słupy.

§ 77

1. Jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba ustawiania jednego statku przy burcie drugiego, to statek stojący przy nabrzeżu obowiązany jest zezwolić na należyte zacumowanie do niego statku dostawionego.
2. Statek obowiązany jest przyjąć lub oddać cumy obsługujących go jednostek taboru portowego.
3. Statki stojące przy tym samym nabrzeżu w większych odstępach powinny na zarządzenie kapitanatu portu zmniejszać odstępy do wskazanych granic.

§ 78

Statki przycumowane do nabrzeży, falochronów, pomostów, dalb i innych stanowisk cumowniczych, jak również statki przycumowane burta o burtę, powinny w miejscach tarcia rozmieszczać elastyczne odbijacze w odpowiedniej ilości i o dostatecznej wytrzymałości. W zależności od stanu wody lub załadowania statku cumy powinny być wybierane albo luzowane dla ochrony stanowiska cumowniczego.

§ 79

1. Z wyjątkiem lin holowniczych — rozpinanie lin w poprzek basenu, kanału portowego lub toru wodnego dozwolone jest tylko w razie nieodzownej potrzeby i za uprzednim zezwoleniem kapitanatu portu. Liny takie powinny być usuwane natychmiast po ustaniu potrzeby a ponadto w czasie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność. Każda zmiana pozycji liny powinna być bezzwłocznie podana do wiadomości kapitanatu portu.
2. Każda lina z wyjątkiem holowniczej, przecinająca chociażby częściowo drogę wodną, powinna być oznaczona
   w dzień: dwoma flagami czerwonymi,
   w nocy: dwoma światłami czerwonymi
   umieszczonymi poziomo w odległości 3 m między poszczególnymi znakami i światłami.
3. Postanowienia ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do linek pomiarowych rozciągniętych w czasie prac sondażowych. Linki te powinny być każdorazowo opuszczane w porę przy zbliżaniu się innego statku.

§ 80

Cumy obce mogą być zdejmowane tylko na zarządzenie kapitanatu portu a w razie pilnej potrzeby — dopiero po uprzednim zawiadomieniu kierownika statku, jego zastępcy albo osoby sprawującej dozór nad statkiem. Zdjęte cumy powinny być założone na nowo w sposób prawidłowy natychmiast po ustaniu powodu ich zdjęcia.

CZĘŚĆ IV

Ruch, postój i odprawa statków

Ratownictwo statków

DZIAŁ I

Porządek ruchu statków

Rozdział I

Postanowienia ogólne

§ 81

1. Na postoju na redzie statki zatrzymują się na wyznaczonym na ten cel obszarze (kotwicowisku) w odpowiedniej odległości od torów wodnych, zapewniającej całkowite bezpieczeństwo dla ruchu statków wchodzących i wychodzących z portu.
2. Kotwicowisko wyznacza kapitanat portu.
3. Przy przyjmowaniu lub wysadzaniu ze statku będącego w drodze albo stojącego na kotwicy osób urzędowych albo innych osób uprawnionych do wejścia na statek, mają odpowiednie zastosowanie przepisy § 51 i 52.

§ 82

1. Statki z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz zbiornikowce nieodgazowane po płynach należących do I i II klasy niebezpieczeństwa powinny dla postoju na redzie wybrać miejsce zakotwiczenia w odpowiedniej odległości bezpiecznej dla innych statków.
2. W przypadku przymusowego zatrzymania się na torze wodnym statki te powinny zachować taką samą odległość bezpieczną dla innych statków, budynków i urządzeń portowych.

§ 83

1. Następujące statki uzyskać muszą każdorazowo zezwolenie kapitanatu portu na wejście do portu:
   a) statki z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz zbiornikowce niodgazowane po płynach należących do I i II klasy niebezpieczeństwa,
   b) statki z wyłowionym niebezpiecznym materiałem wojskowym na holu jak miny, torpedy, amunicja,
   c) statki które z powodu awarii mają przecieki w żywej części kadłuba albo na których w czasie podróży powstał pożar,
   d) statki nadmiernie przegłębione na dziób albo wykazujące niebezpieczny przechył,
   e) statki, które z powodu doznanych uszkodzeń spowodować mogą zanieczyszczenie wód portowych,
   f) specjalne urządzenia pływające, jak: doki i magazyny, pływające dźwigi, kafary i rusztowania pływające.
2. Statkom obowiązanym w myśl krajowych przepisów sanitarnych do podniesienia flagi „Q" lub „QQ" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich (względnie — nadania litery „Q" światłem według kodu Morse'a lub pokazania dwu świateł czerwonych nad światłem białym widocznym dookoła całego widnokręgu), wejście do portu dozwolone jest dopiero po otrzymaniu od portowych władz sanitarnych świadectwa wolności ruchu (free pratique).
3. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. a—e, kierownik statku najpóźniej po przybyciu na obszar redy obowiązany jest podać kapitanowi portu dokładne przyczyny, z jakich statek stanowi sobą niebezpieczeństwo dla ruchu w żegludze portowej bądź spowodować może zanieczyszczenie wód portowych.
4. Statki, które weszły do portu bez zezwolenia wymaganego stosownie do ust. 1, obowiązane są na zarządzenie kapitanatu portu natychmiast opuścić obszar portu.

§ 84

1. Statek, przebywający na redzie oraz wchodzący i wychodzący z portu, podnosi swoją banderę narodową bez względu na porę dnia.
2. Bandera narodowa może być opuszczona po zacumowaniu statku w porcie.
3. Postanowienia ust. 1 nie mają zastosowania do:
   a) polskich kutrów rybackich,
   b) statków o pojemności poniżej 50 m³ brutto.

§ 85

Statek wchodzący do portu lub wychodzący z portu jest obowiązany ściśle przestrzegać i stosować się do sygnałów regulujących wchodzenie i wychodzenie statków z portu.

§ 86

Przed wejściem do portu i od chwili wyjścia z portu wszystkie wystające poza burtę części statku i jego wyposażenia powinny być wprowadzone na wewnątrz burty.
Kotwice na dziobie powiny być w pozycji wykluczającej uszkodzenie innych statków i urządzeń portowych.

§ 87

1. Statkom, których zanurzenie przekracza głębokości ustalone dla obszaru wód portowych albo jego części, poruszanie się na tym obszarze jest zabronione.
2. Głębokości w poszczególnych portach podane są w locji, a czasowe zmiany ogłaszane w „Wiadomościach Żeglarskich".

§ 88

1. Statek wchodzący do portu ustępuje z drogi statkowi wychodzącemu z portu. Zasada ta obowiązuje również w wejściach do kanałów i basenów portowych.
2. Statek wchodzący lub wychodzący bez pilota powinien podchodzić do wejść portowych i przechodzić je wzdłuż osi wejściowej, jeżeli nie ma przeszkód.
3. Przy braku lub niedostatecznej widoczności statek przed zakrętami podaje sygnał ostrzegawczy jeden długi (—). Na zakrętach i skrzyżowaniach niedozwolone jest skracanie drogi przez przejście na lewą stronę toru wodnego.

§ 89

1. Wyprzedzanie na torach wodnych prowadzących do wejść portowych wewnątrz portu oraz przed i pod mostami jest zabronione.
2. Zakaz wyprzedzania nie ma zastosowania do:
   a) statków specjalnej służby państwowej
   b) motorówek i holowników portowych nie holujących innych jednostek
   c) statków pilotowych i ratowniczych.

§ 90

Szybkość statków na torach wodnych prowadzących do portu i wewnątrz portu nie może przekraczać 3 węzłów, chyba, że większa szybkość podyktowana jest warunkami pogody lub względami nawigacyjnymi.

§ 91

Statki trzymają się tej strony toru wodnego, która leży z ich prawej burty, i zbliżając się kursami przeciwnymi, mijają się lewą burtą.

§ 92

1. Statki i zespoły holownicze poruszają się z największą ostrożnością i w razie potrzeby ze zmniejszoną szybkością.
2. Postanowienia ust. 1 obowiązują w szczególności w nocy, podczas mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność, przy wchodzeniu do portu i mijaniu wejść portowych, przy poruszaniu się na ostrych zakrętach, przy mijaniu mostów, promów, barek otwartych, podczas za i wyładunku lub głęboko załadowanych oraz dźwigów i kafarów pływających, nadto przy mijaniu statków, wraków i budowli wodnych, które wywiesiły sygnały stosownie do §§ 21, 23, 25, 26, 27, 42, i 43 przepisów portowych.
3. Zmniejszenie szybkości powinno nastąpić w odpowiednim czasie.
4. Mijanie statków i wraków, które wywiesiły sygnały stosownie do § 25 ust. 2, §27 i § 42 przepisów portowych, powinno nastąpić po stronie wolnej dla ruchu, a mijanie statków i wraków, które wywiesiły sygnały stosownie do § 25 ust. 1 i § 42 — nadto z zatrzymaną maszyną, jeżeli manewr ten może być wykonany bez niebezpieczeństwa awarii. Przy mijaniu należy zachować bezpieczną odległość i taką ostrożność, aby mijanie nie powodowało przerwy w pracy i nie narażało na niebezpieczeństwo życia pracujących.

§ 93

Statek uprawniony do korzystania z najgłębszych części toru wodnego powinien przestrzegać postanowień § 90, o ile pozwala na to głębokość wody.

§ 94

1. Zespoły holownicze, w skład których wchodzą doki, pontony, wraki, dźwigi i kafary pływające bez lub z ograniczoną zdolnością manewrowania (specjalne zespoły holownicze), obowiązane są przed wypłynięciem na drogę wolną zgłosić to kapitanowi portu. Zespół taki powinien mieć dla bezpiecznego holowania wystarczającą ilość odpowiednio silnych holowników i być wyposażony w stosowne urządzenia kotwiczne.
2. W razie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność zespół holowniczy określony w ust. 1 powinien się zatrzymać i zakotwiczyć w miarę możliwości poza torem wodnym jeżeli na to pozwalają warunki nawigacyjne.

3. W przypadku awarii zespół holowniczy obowiązany jest ustąpić jak najrychlej z uczęszczanej drogi. Opuszczenie przez holownik jednostki holowanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem we właściwym miejscu jest zabronione.

§ 95

1. Kotwiczenie statku poza redą dozwolone jest tylko w przypadkach niezbędnej potrzeby.
2. Statek dla postoju poza torem wodnym powinien obrać takie miejsce dla rzucenia kotwicy, aby nie wszedł przy cyrkulacji na tor wodny.
3. Jeżeli z powodu przymusowych okoliczności statek musi zakotwiczyć na torze wodnym, to zakotwiczenie powinno nastąpić dostatecznie daleko od linii nabieżnika i świateł sektorowych i tak blisko skraju toru, na ile pozwala zanurzenie statku. Po ustaniu tych przyczyn statek powinien natychmiast opuścić miejsce zakotwiczenia na torze wodnym.

§ 96

1. Postanowienia § 94 ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do statków zajętych układaniem lub podnoszeniem przewodów podwodnych lub znaku nawigacyjnego i statków zajętych pracami hydrograficznymi lub pracami podwodnymi. Statki te powinny opuścić tor po zakończeniu pracy w każdym dniu a co najmniej być odstawione tak blisko skraju toru, na ile pozwala zanurzenie statku.
2. Prace wymienione w ust. 1 mogą być przeprowadzone dopiero po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu, który powinien być informowany: bieżąco o pozycji statku i przebiegu prac — oraz o ich zakończeniu.

§ 97

1. Przy mijaniu mostów statek idący w górę rzeki ustępuje z drogi statkowi idącemu w dół rzeki.
2. Mosty należy mijać ze zmniejszoną szybkością, a mosty zwodzone — dopiero po zupełnym ich otwarciu i daniu sygnału wolnego przejścia. Do chwili otwarcia mostu zwodzonego statki powinny się zatrzymać po prawej stronie toru w odpowiedniej odległości od mostu i między sobą.
3. Równoczesne mijanie mostu przez statki w tym samym albo w przeciwnym kierunku jest zabronione.
4. Przed przechodzeniem pod mostami albo napowietrznymi przewodami lub innymi urządzeniami statki powinny zachować szczególną ostrożność i usunąć wystające części statku i ładunku, które przeszkadzają w bezpiecznym mijaniu mostu albo urządzenia. Statki z przechyłem pod mostami przechodzić nie mogą.
5. Przejścia pod opuszczonymi mostami zwodzonymi powinny być wolne dla ruchu takich statków, które mogą je bezpiecznie przechodzić. Statki te powinny ustępować z drogi statkom, które mogą mijać most dopiero po otwarciu.

§ 98

1. Dla otwarcia mostu zwodzonego statek powinien dawać z odległości 200 m dwa następujące po sobie długie dźwięki (— —) ; sygnał ten powinien być powtarzany w miarę potrzeby.
2. Sygnałem oznaczającym „przejście wolne" dla statków jest jedno światło zielone.
3. Sygnałem oznaczającym „przejście zamknięte" dla statków jest jedno światło czerwone.
4. Sygnałem oznaczającym przygotowanie mostu do otwarcia jest jedno światło żółte.
5. Jeżeli z jakichkolwiek powodów most nie może być otwarty pokazuje się trzy czerwone światła umieszczone pionowo w odstępach 0,5 m.
6. Powyższe światła powinny być umieszczone po obu stronach mostu w miejscu dla statków najlepiej widocznym.
7. Do czasu podania sygnału „przejście wolne" statek powinien trzymać się w odległości nie mniejszej niż 100 m od mostu.

§ 99

1. Przy zbliżaniu się do promu o stałym kierunku ruchu (promy linowe i łańcuchowe) należy zawczasu podjąć szczególne środki ostrożności, aby zapobiec utrudnieniu ruchu promu albo zderzeniu się.
2. Statek przecinający kurs promu wymienionego w ust. 1 mija go za rufą.

§ 100

Statek, który zamierza iść w skos lub w poprzek toru wodnego, nie może manewrem tym utrudniać ruchu innych przechodzących statków i powinien — o ile możliwe — odczekać, dopóki tor wodny będzie wolny.

§ 101

1. Statek wykonujący obrót obowiązany jest przeprowadzić manewr w miejscach do tego wyznaczonych i przestrzegać, aby manewry nie utrudniały ruchu innych przechodzących statków; powinien on przed rozkręceniem się przepuścić inne statki.
2. Opieranie się statku przy wykręcaniu o konstrukcje nabrzeża, dalby albo inny statek jest zabronione. Zakaz ten nie dotyczy statków odchodących od nabrzeży na szpringu.
3. Statek, który osiadł na mieliźnie na torze wodnym i wykonuje własnymi siłami albo przy pomocy holowników manewry w celu uwolnienia się, powinien na sygnał ostrzegawczy zbliżającego się statku, zmuszonego przejść obok niego w bliskiej odległości, wstrzymać się z dalszymi manewrami do chwili przejścia tego statku.

§ 102

1. Statek w drodze musi mieć zawsze co najmniej jedną kotwicę gotową do natychmiastowego użycia.
2. Rzucanie kotwic na torach wodnych prowadzących do wejść portowych, w wejściach portowych, wewnątrz portu i przed mostami dozwolone jest tylko w przypadkach niezbędnej potrzeby i albo z polecenia pilota. Rzucanie kotwic admiralicyjnych na tych obszarach jest zabronione.
3. Pogłębiarki, kafary i dźwigi pływające w razie wyłożenia kotwic obowiązane są oznaczyć ich miejsca małymi pławami czerwonymi o średnicy najmniej 0,5 m.
4. Zabrania się:
   a) rzucania, wyłożenia i włóczenia kotwic i łańcuchów kotwicznych w miejscach przebiegu przewodów podwodnych oraz łańcuchów i lin promowych w odległości mniejszej niż 50 m po obu stronach od linii wytyczonej tablicami ostrzegawczymi.
   b) umocowania kotwic na skarpach i innych umocnieniach brzegowych.

§ 103

Przy podchodzeniu (dobijaniu i odbijaniu) do falochronu, nabrzeża lub pomostu statek powinien zmniejszyć obroty śruby okrętowej do ilości niezbędnej dla zachowania przez statek sterowności i ruchu. Używanie pełnych obrotów śruby w pobliżu tych urządzeń jest zabronione.

§ 104

W razie niebezpieczeństwa zatonięcia statku lub innego urządzenia pływającego kierownik statku lub jednostki a niezależnie od tego — kierownik holownika obowiązani są — o ile to możliwe — doprowadzić tonącą jednostkę poza tor wodny na płytką wodę.

§ 105

1. Przesuwanie pław nawigacyjnych, pław i beczek cumowniczych oraz zbliżanie się do nich w sposób grożący ich przesunięciem albo uszkodzeniem — jest zabronione.
2. Kierownik statku, który spostrzeże brak znaku nawigacyjnego, jego uszkodzenie, wadliwe działanie bądź przesunięcie obowiązany jest zawiadomić o tym natychmiast najbliższy kapitanat portu.

§ 106

1. Zabrania się na obszarze wód portowych przeprowadzania na statku będącym w drodze prób stateczności oraz prób urządzeń okrętowych, jeżeli próby takie stanowić mogą przeszkodę lub utrudnienie dla żeglugi albo zakłócić porządek w porcie.
2. Zakaz powyższy nie dotyczy akwenów stoczniowych oraz akwenów portowych, wyznaczonych do tych celów każdorazowo przez kapitanat portu.

Rozdział II

Postanowienia szczególne dla portu Darłowo

§ 107

Most zwodzony jest czynny całą dobę. Przy wiatrach powyżej 8°B oraz w przypadkach silnego zalodzenia, most jest zamknięty.

DZIAŁ II

Porządek postoju statków

Rozdział I

Zgłoszenia przybycia i wyjścia statków z portu.

§ 108

1. Kierownik statku żeglugi międzynarodowej lub jego upoważniony zastępca (makler) powinien bez zwłoki po przybyciu statku do portu dokonać zgłoszenia statku w kapitanacie portu.
2. Przybycie do portu statku innego aniżeli podanego w ust. 1 kierownik statku powinien zgłosić w kapitanacie portu w ciągu 24 godzin.
3. Przy zgłoszeniu statku żeglugi międzynarodowej należy przedłożyć: świadectwo pomiarowe, listę załogi, manifest ładunkowy i listę pasażerów z podaniem ich przynależności państwowej.
4. Kapitanat portu ma prawo zatrzymać świadectwo pomiarowe na czas postoju statku w porcie.

§ 109

1. Wyjście statku z portu dozwolone jest dopiero po dokonaniu odprawy przez właściwy organ ochrony granic i po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu.
2. W dniu wyjścia statek żeglugi międzynarodowej wywiesza na przednim maszcie flagę „P", według księgi międzynarodowych sygnałów morskich.
3. Przed zamierzonym wyjściem, kierownik statku obowiązany jest złożyć w kapitanacie portu zgłoszenie wyjścia, a statek żeglugi międzynarodowej ponadto listę załogi, odpis manifestu towarów zabranych z portu, listę pasażerów przyjętych w porcie na statek, zezwolenie celne na wyjście z portu oraz zaświadczenie o uiszczeniu opłat portowych o ile rozliczenie nie następuje w terminie późniejszym.
4. Kierownicy statków, którzy zawijają do portu na czas nie dłuższy niż 24 godzin — z wyjątkiem statków żeglugi międzynarodowej — mogą przy zgłoszeniu wejścia zgłosić równocześnie ich wyjście. Gdy taki statek zgłoszony już do wyjścia zatrzyma się dłużej niż 24 godziny, kierownik statku obowiązany jest dokonać przed przewidzianym wyjściem ponownego zgłoszenia wyjścia statku z portu.

§ 110

1. Zgłoszenie przybycia i wyjścia składa kierownik statku lub jego upoważniony zastępca na formularzu według ustalonego wzoru.
2. Kierownik statku jest odpowiedzialny za prawidłowość zgłoszeń dokonanych przez jego zastępcę.

§ 111

1. Od obowiązku pisemnego zgłoszenia w kapitanacie portu przybycia i wyjścia oraz uzyskania zezwolenia kapitanatu portu na wyjście z portu zwolnione są:
   a) statki specjalnej służby państwowej,
   b) statki pasażerskie i towarowe używane w żegludze przybrzeżnej,
   c) statki ratownicze na obszarze portu macierzystego,
   d) holowniki portowe i statki pilotowe wysyłane na redę dla wprowadzenia lub wyprowadzenia statku,
   e) statki zatrudnione przy budowie i utrzymaniu portu oraz jego urządzeń, lub przeznaczone do wykonywania czynności gospodarczych w porcie,
   f) statki rybackie,
   g) jachty krajowe i inne statki sportowe, należące do rejestrowanych klubów sportowych, wychodzących na pływanie po wodach redy — jednakże tylko na obszarze portu macierzystego, o ile korzystają w porcie tym z własnych przystani.
2. Statki wymienione w ust. 1 obowiązane są jednak powiadomić kapitanat portu przed każdym wyjściem i natychmiast po każdym wejściu do portu.

§ 112

Zabrania się wyjścia z portu:
   a) statkom przeładowanym albo wykazującym niebezpieczny przechył — do czasu ich częściowego odładowania lub wyrównania,
   b) statkom przewożącym pasażerów ponad dozwoloną ilość na podstawie dokumentu bezpieczeństwa,
   c) statkom polskim, które nie posiadają aktualnych dokumentów bezpieczeństwa,
   e) statkom polskim, które nie czynią zadość wymaganiom określonym w dokumencie bezpieczeństwa odnośnie ilości i kwalifikacji załogi, zasadniczego wyposażenia statku oraz warunków atmosferycznych i stanu morza zgodnie z uprawnieniami żeglugowymi,
   e) statkom, które z powodu awarii nie posiadają zdolności żeglugowej albo których stan jawnie zagraża bezpieczeństwu podróży,
   f) statkom, których zatrzymanie zarządzono w wyniku inspekcji przeprowadzonej w zakresie bezpieczeństwa statku przez właściwe organy,
   g) statkom, których stan sanitarno-epidemiologiczny według orzeczenia organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych w portach, do których następnie zawiną.

ROZDZIAŁ II

Wyznaczanie i zmiana miejsca postoju statku

§ 113

1. Miejsce postoju statków przy nabrzeżach i pomostach wyznacza właściwy użytkownik po akceptacji kapitanatu portu.
2. Miejsce postoju dla okrętów wojennych wyznacza kapitanat portu w uzgodnieniu z użytkownikiem nabrzeża.
3. O ile nie zachodzą warunki podane w ust. 1 — miejsce postoju statków wyznacza kapitanat portu.
4. Zabrania się dobijania do nabrzeży, pomostów i falochronów oraz postoju przy nich statków bez zezwolenia użytkownika tych urządzeń, a w przypadkach, o których mowa w ust. 3 — bez zezwolenia kapitanatu portu.
5. Statki specjalnej służby państwowej mogą dobijać dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu bez względu na to, do kogo one należą.

§ 114

1. Przystanie promów i statków pasażerskich oraz miejsca przeznaczone dla dobijania łodzi motorowych i wiosłowych nie mogą być zajmowane przez inne statki.
2. Łodzie motorowe i wiosłowe mogą dobijać do przeznaczonych dla nich miejsc jedynie na czas potrzebny dla przyjęcia i zejścia osób ze statku.

§ 115

1. Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może go zmieniać bez zezwolenia kapitanatu portu za wyjątkiem przypadku nakazanego bezpieczeństwem statku. Dotyczy to również przeciągania się statku wzdłuż nabrzeża.
2. Kapitanat portu może zarządzić zmianę miejsca postoju statku, gdy tego wymagają bezpieczeństwo żeglugi albo potrzeby nawigacyjne. Wszelkie koszty z tym związane obciążają statek.
3. Zarządzenie, o którym mowa w ust. 2, powinno być wydane na piśmie z wyznaczeniem godziny zmiany miejsca postoju i doręczone co najmniej na 2 godziny przed tym.
4. W nagłych przypadkach dopuszcza się odstępstwa od zasad określonych w ust. 3.

§ 116

1. Przed dobijaniem statku do wyznaczonego miejsca postoju powinny być odsunięte od nabrzeża ruchome urządzenia przeładunkowe, jeżeli zachodzi możliwość ich uszkodzenia w czasie tego manewru, a nadto usunięte stosownie do zachodzących warunków urządzenia i połączenia między wodą a lądem, utrudniające lub przeszkadzające w bezpiecznym dobijaniu do miejsca cumowania.
2. Przygotowanie miejsca postoju, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązkiem przedsiębiorstwa, zarządzającego tym miejscem.
3. Postanowienia ust. 1 i 2 mają odpowiednie zastosowanie przy przeciąganiu statku wzdłuż nabrzeża.

ROZDZIAŁ III

Postanowienia szczegółowe w czasie postoju statku

§ 117

1. Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej powinien mieć co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należycie umocowane połączenie z lądem (trap, pomost, schodnie). Przed wyłożeniem i zamocowaniem takiego połączenia ruch między statkiem a lądem jest zabroniony. Postanowienia te nie mają zastosowania do łodzi.
2. W miejscu połączenia statku z lądem należy od strony statku umieścić koło ratunkowe z rzutką. Koniec połączenia spoczywający na lądzie nie może stanowić przeszkody dla swobodnego przesuwania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż nabrzeża i powinien być pomalowany na biało.
3. Połączenie powinno być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone, a podczas gołoledzi posypane solą, piaskiem lub popiołem.
4. Po usunięciu połączenia bramki w nadburciu lub relingu, powinny być zamknięte.
5. W przypadku ustawienia jednego statku wzdłuż drugiego — statek ustawiony przy nabrzeżu obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać mu pomoc przy urządzeniu odpowiednich miejsc do przechodzenia i przenoszenia ładunków.
6. Zabrania się używania połączeń wykazujących uszkodzenia,

§ 118

1. Trapy, pomosty i schodnie używane do połączenia z lądem powinny być dostatecznie mocne i szerokie, oporęczone co najmiej jednostronnie; jeżeli nie posiadają stopni, górna powierzchnia połączenia winna być pokryta listwami poprzecznymi w odległości 35—40 cm od siebie.
2. Wysokość poręczy powinna wynosić nie mniej niż 110 cm. Jeżeli poręcz sporządzona jest z liny, to lina powinna być naprężona.
3. Trapy na statkach żeglugi międzynarodowej powinny odpowiadać warunkom bezpieczeństwa ustalonym dla tej kategorii statków.

§ 119

1. Na statkach pasażerskich dla ruchu pasażerskiego między statkiem a lądem mogą być używane wyłącznie pomosty obustronnie oporęczone w sposób trwały i zabezpieczone siatką metalową. Urządzenia te powinny poza tym odpowiadać warunkom podanym w § 117 ust. 2, 3, 6 i w § 118 ust. 1 i 2.
2. W stałych miejscach dobijania statków pasażerskich, jeżeli pomost ustawiony jest na równym poziomie z nabrzeżem, mogą być stosowane pomosty bez listew poprzecznych.
3. Jednoczesny dwukierunkowy ruch na pomoście jest zabroniony z wyjątkiem przypadku przystosowania go do takiego ruchu.
4. Jeżeli statek nie stoi ściśle przy nabrzeżu, należy pod pomostem rozpiąć siatkę ochronną.
5. Wchodzenie i schodzenie pasażerów powinno być dozorowane przez członka załogi pokładowej statku.

§ 120

1. Po przycumowaniu należy usunąć ze statku lub wprowadzić do wewnątrz burty przedmioty, które mogą stanowić przeszkodę w swobodnym poruszaniu się dźwigu i taboru kolejowego wzdłuż burty statku.
2. Kotwice admiralicyjne powinny być złożone na pokładzie, patentowe zaś wciągnięte całkowicie do kluz. W razie konieczności pozostawienia kotwicy w wodzie powinien być wypuszczony jak najkrótszy odcinek łańcucha kotwicznego.
3. Rury wylotowe ścieków nieczystości oraz pomp na statku powinny być zabezpieczone w sposób zapobiegający zanieczyszczaniu urządzeń i wód portowych oraz zaprudzeniu osób.
4. Rury pary odlotowej oraz rury odprowadzające gorącą wodę na zewnątrz statku powinny być należycie przysłonięte.

§ 121

1. W czasie postoju w porcie, na statku powinien przebywać kierownik statku albo wyznaczony przez niego zastępca i wystarczająca ilość załogi do pełnienia służby portowej a w szczególności dla dozorowania statku, do pełnienia czynności nakazanych przepisami portowymi i wykonywania zarządzeń porządkowych kapitanatu portu.
2. Na statkach pod parą powinna przebywać dodatkowo osoba posiadająca kwalifikacje w zakresie obsługi kotłów.
3. Dozorującemu statek nie wolno schodzić ze swego stanowiska bez wyznaczenia zastępcy.
4. Wszystkie dokumenty bezpieczeństwa statku i certyfikaty na sprzęt przeładunkowy powinny znajdować się stale na statku w stanie uporządkowanym.
5. Postanowienia ustępów poprzedzających nie mają zastosowania do statków odstawionych lub na leżach zimowych. W tych przypadkach armator obowiązany jest ustanowić w siedzibie kapitanatu portu pełnomocnika oraz stróża dla dozorowania statku i podać ich imiennie kapitanowi portu ze wskazaniem adresu.

§ 122

1. Każdy mniejszy statek pokładowy w czasie postoju w porcie powinien być po zakończeniu pracy dozorowany przez co najmniej jedną osobę. Jest ona obowiązana do przestrzegania postanowień § 121 ust. 1 i 3.
2. Za zezwoleniem kapitanatu portu dopuszczalne jest dozorowanie kilku takich jednostek stojących obok siebie przez wspólny dozór.
3. Dozorujący powinien posiadać przynajmniej 12-miesięczną praktykę w służbie pokładowej na statkach morskich.
4. Za ustanowienie dozoru odpowiedzialni są kierownik i armator statku.

§ 123

1. Poruszanie śrub okrętowych na statkach w czasie postoju przy falochronach, nabrzeżach, pomostach i umocnieniach brzegowych dozwolone jest jedynie celem nagrzania maszyny lub jej wypróbowania i powinno odbywać się przy najmniejszych obrotach.
2. Próby maszyn na uwięzi mogą być dokonywane tylko w miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu.
3. Na statkach dwuśrubowych powinna być na ten czas umieszczona tablica ostrzegawcza po obu stronach rufy.
4. Przed wprowadzeniem w ruch oraz podczas ruchu śruby należy o niebezpieczeństwie uprzedzać statki i łodzie znajdujące się w bezpośredniej bliskości a w razie niebezpiecznego ich zbliżenia się — zatrzymać niezwłocznie śruby.
5. Podczas ruchu śruby na rufie statku powinna znajdować się doświadczona osoba spośród załogi pokładowej dla prowadzenia obserwacji i przekazywania spostrzeżeń o grożącym niebezpieczeństwie.

§ 124

1. Prace konserwacyjne i drobne remonty zewnętrznych części kadłuba statku przycumowanego do nabrzeża lub innego miejsca cumowniczego nie mogą utrudniać ruchu na wodzie i lądzie.
2. Większe naprawy statku w tych miejscach dozwolone są jedynie za zezwoleniem kapitanatu portu.

§ 125

Deratyzacja, dezynfekcja i dezynsekcja statku i ładunku może być przeprowadzona wyłącznie przez przedsiębiorstwa do tego uprawnione i za zezwoleniem kapitanatu portu, w miejscach na te cele każdorazowo wyznaczanych przez kapitanat portu.

DZIAŁ III

Odprawa statków.

§ 126

1. Każdy statek na wejściu i każdy statek na wyjściu podlega odprawie przez organ ochrony granic.
2. Na statkach większych na wejściu — odprawa dokonywana jest po przybyciu i przycumowaniu w wyznaczonym miejscu postoju.
3. Na statkach większych na wyjściu — odprawa dokonywana jest w miejscu postoju na redzie.
4. Statki małe przy wchodzeniu lub wychodzeniu z portu powinny podejść i przycumować się w miejscach przeznaczonych do odpraw.
5. Odprawa dokonywana jest w kolejności przybycia na miejsce odprawy. W przypadkach awaryjnych i ratownictwa przysługuje statkowi pierwszeństwo odprawy.
6. Załogi statków i innych urządzeń pływających obowiązane są podporządkować się zarządzeniom szczególnym, wydanym w związku z przeprowadzeniem odprawy.
7. Przed odprawą statku na wejściu i po odprawie statku na wyjściu komunikacja towarowa i osobowa między statkiem a lądem oraz innymi statkami w porcie dozwolona jest jedynie za zezwoleniem organu ochrony granic. Ograniczenia te nie dotyczą pilotów portowych, inspektorów sanitarnych i organów służby ochrony przeciwpożarowej.

§ 127

1. Postanowienia § 126 nie mają zastosowania do holowników portowych i statków pilotowych wysyłanych na redę dla wprowadzenia lub wyprowadzenia statku.
2. Odprawa holowników portowych i statków pilotowych wymienionych w ust. 1 regulowana jest oddzielnym zarządzeniem.

DZIAŁ IV

Ratownictwo statków

§ 128

1. Sprawy wykonywania ratownictwa statków, które uległy wypadkowi morskiemu albo na którym powstał pożar lub nastąpiły inne wydarzenia zagrażające bezpieczeństwu statku lub ładunku, regulują odrębne przepisy.
2. O zaistnieniu wydarzeń, o których mowa w ust. 1 powinien być natychmiast powiadomiony kapitanat portu i w zależności od potrzeby — Portowa Straż Pożarna, a tam gdzie jej nie ma, najbliższa zawodowa lub ochotnicza straż pożarna.
3. Ogólne kierownictwo akcji ratowniczej sprawuje kapitanat portu.

§ 129

1. W razie zatonięcia przedmiotów wyposażenia okrętowego, a w szczególności utraty kotwic, łańcuchów i lin stalowych albo innych przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu żeglugi — kierownik statku albo osoba dysponująca przedmiotem powinna niezwłocznie tymczasowo oznakować miejsce zatonięcia i zawiadomić o tym natychmiast kapitanat portu.
2. Powyższe przedmioty powinny być bez zwłoki wydobyte przez statek bądź osoby, które je utraciły.

§ 130

1. Jeżeli w następstwie zderzenia się statków jeden z nich zatonął, to drugi statek powinien postąpić w myśl § 129 ust. 1.
2. Statek, który zatonął, powinien być po jego wydobyciu odstawiony na miejsce wskazane przez kapitanat portu.

CZĘŚĆ V
Przeładunek i składowanie towarów

Dział I
Przeładunek towarów

§ 131

1. Przeładunek towarów w obrocie morskim odbywa się w miejscach na to wyznaczonych przez zarząd portu.
2. Postanowienia ust. 1 nie mają zastosowania do przeładunku towarów na terenach pozostających w zarządzie i użytkowaniu przedsiębiorstw innych niż zarząd portu.

§ 132

1. Przeładunek towarów na wodzie może być dokonywany tylko za każdorazowym zezwoleniem kapitanatu portu i w miejscach przez ten organ wskazanych.
2. Postanowienia ust. 1 nie dotyczą bunkrowania statków oraz zaopatrywania statków w wodę i żywność.

§ 133

1. Miejsca przeładunku na lądzie powinny być tak oświetlone, aby praca była całkowicie bezpieczna.
2. Pokład i międzypokład, na którym odbywa się praca, oraz zejście do ładowni i ładownie statku powinny być w czasie przeładunku oświetlone w sposób wykluczający oślepianie pracowników i nie przeszkadzający w pracy.
3. Światło w ładowniach powinno dobrze oświetlać miejsca pracy.

§ 134

1. Przed przystąpieniem do przeładunku osoba odpowiedzialna bezpośrednio za techniczną gotowość urządzeń przeładunkowych obowiązana jest sprawdzić, czy stan urządzeń przeładunkowych oraz stan sprzętu i osprzętu pomocniczego (chwytaki, kubły, siatki, stropy, palety itp.) zapewniają bezpieczeństwo pracy osób zatrudnionych przy przeładunku.
2. Wszystkie urządzenia przeładunkowe powinny być poddawane przepisanym okresowym badaniom przez właściwe organy i instytucje i posiadać ważne świadectwo badania urządzenia dźwigowego bądź ważne certyfikaty na sprzęt przeładunkowy statku. Sprzęt pomocniczy powinien odpowiadać ustalonym normom i być wycechowany zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.
3. Kwalifikacje dźwigowych i wydawanie pozwoleń na kierowanie urządzeniami dźwigowymi na lądzie regulują odrębne przepisy.
4. Zabrania się:
   a) używania urządzeń dźwigowych nie posiadających ważnego świadectwa badania bądź certyfikatu albo odnośnie których właściwy organ nadzoru dźwigowego zarządził wstrzymanie eksploatacji urządzenia,
   b) używania osprzętu pomocniczego do przeładunku nie odpowiadającego przepisom norm lub wykazującego uszkodzenia,
   c) obciążania dźwigów ponad dozwoloną nośność oznaczoną na dźwigu.

§ 135

1. Wszystkie prace przeładunkowe na statku powinny odbywać się pod nadzorem oficera pokładowego, na mniejszych statkach — pod nadzorem kierownika statku.
2. Natychmiast po zdjęciu pokryw (desek) lukowych i usunięciu rozpornic z luków na pokładzie górnym do czasu ponownego założenia wszystkich pokryw (desek) lukowych, luki ładowni, posiadające zrębnice lub obrzeża o wysokości mniejszej niż 0,75 m, powinny być odpowiednio ogrodzone, jeżeli rodzaj ładunku na to pozwala. Wysokość ogrodzenia powinna wynosić co najmniej 0,75 m, o ile szczególne przepisy o bezpieczeństwie i higienie pracy na statkach morskich nie stanowią inaczej.
3. Otwarte na międzypokładach luki w czasie przerw lub po zakończeniu przeładunku, powinny być ogrodzone stosownie do postanowień ust. 2.
4. Pokrywy (deski) lukowe i wyjęte rozpornice powinny być układane tuż przy nadburciu, tak aby nie mogły spaść lub rozsunąć się. W ten sam bezpieczny sposób powinny być ułożone na międzypokładzie rozpornice i pokrywy (deski) luków międzypokładowych, które nie są składane na pokładzie głównym.
5. Wszystkie pozostałe luki i otwory na pokładzie górnym i międzypokładach jak również luk międzypokładu podczas pracy na międzypokładzie, powinny być pokryte w sposób zabezpieczający przed wpadnięciem człowieka do luku.
6. Przebywanie ludzi w czasie prac przeładunkowych na tych międzypokładach, na których nie dokonuje się przeładunku, dozwolone jest tylko za zezwoleniem kierownika statku.
7. Dojścia do międzypokładów, o których mowa w ust. 6, powinny być w czasie przeładunku uniedostępnione i oświetlone.

§ 136

1. Osoba kierująca bezpośrednio przeładunkiem powinna w czasie przeładunku stale czuwać nad bezpieczeństwem pracy i ładunku. Osobom tym nie wolno w czasie służby schodzić ze swego stanowiska pracy bez wyznaczenia doświadczonego i odpowiedzialnego zastępcy.
2. Odkrywanie kanałów ślizgowych dla przesunięcia dźwigu i zakrywanie tych kanałów powinno być wykonywane bezpośrednio przed i po posuwie dźwigu.
3. Zabrania się:
   a) przechodzenia i przebywania pod ładunkiem zawieszonym na urządzeniach przeładunkowych;
   b) wchodzenia i wychodzenia z ładowni statku w czasie podnoszenia i opuszczania ładunku w ładowni.

§ 137

1 Podczas przeładunku masy towarowej luzem, jak: węgiel, ruda, złom, ziarno, piryty, fosfaty, powinny być przedsięwzięte środki zapobiegające przesypywaniu się i wypadaniu tych towarów do wody i na nabrzeże.
2. Ładunki włókniste, jak bawełna, juta, powinny być przy przeładunku w czasie deszczu lub innych podobnych warunków odpowiednio zabezpieczone.
3. Przy przeładunku złomu powinny być stale usuwane odpadki żelastwa z torów kolejowych, szyn dźwigowych i pokryw kanałów ślizgowych.
4. Po zakończeniu przeładunku przeładowca obowiązany jest natychmiast oczyścić miejsce przeładunku od pozostałości towaru i odpadków.

§ 138

1. Ładunki pokładowe nie mogą wychodzić poza burtę statku z wyjątkiem drewna, faszyny, trzciny, słomy i siana.
2. Ładunki takie mogą wystawać nie więcej aniżeli 1 m równomiernie po każdej burcie.

§ 139

1. Kapitanat portu ma prawo kontroli nad sposobem załadowania statku zarówno co do ilości i umocowania ładunku pokładowego, jak i dopuszczalnej ilości ładunku.
2. Ładowanie statku powyżej dopuszczalnych granic zanurzenia statku jest zabronione.

§ 140

Zabrania się:
   a) wleczenia po nabrzeżach, pomostach ładunkowych i umocnieniach brzegowych, staczania po ścianach i skarpach takich urządzeń oraz przetaczania ładun-

ków przez krawężniki nabrzeży i pomostów bez odpowiedniego zabezpieczenia tych urządzeń;

b) używania urządzeń przeładunkowych do innych celów aniżeli przeładunkowych (np. podnoszenia i opuszczania ludzi) oraz przeciążania urządzeń przeładunkowych i osprzętu pomocniczego ponad dopuszczalne obciążenie robocze;

c) odciągania w stronę od linii pionowej ładunku lub chwytaka, albo haka luźnego lub z ciężarem oraz zahaczania i podnoszenia ciężaru nie zluzowanego (np. wyrywanie złomu).

§ 141

Przeładunek materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

DZIAŁ II

Składowanie towarów

§ 142

1. Ładunki w obrocie morskim mogą być składane tylko w magazynach i na placach składowych na ten cel przeznaczonych.
2. Składanie ładunków w innych miejscach wymaga zezwolenia kapitanatu portu; nie dotyczy to składowania ładunku na trenach pozostających w zarządzie innych użytkowników portu.
3. Osoby korzystające z urządzeń portowych wymienionych w ust. 1, powinny ściśle stosować się do obowiązujących regulaminów ustalających sposób składowania ładunków.

§ 143

1. Powierzchnia użytkowa magazynów, nabrzeży, przystani i pomostów ładunkowych nie może być obciążona ponad dozwolone granice.
2. Dopuszczalne obciążenie robocze powierzchni poszczególnego magazynu i nabrzeża powinno być podane w regulaminach składowania, a poszczególnych przystani i pomostów ładunkowych — na tablicach rozmieszczonych na tych urządzeniach w miejscach najlepiej widocznych.

§ 144

1. Układanie materiałów w oparciu o ściany, przepierzenia i słupy nośne magazynów jest zabronione.
2. Odległość między złożonym materiałem a odnośnymi konstrukcjami magazynu powinna wynosić najmniej 1 m.
3. Poszczególne stosy powinny być tak układane, aby przejścia między nimi były proste.
4. Odległość między sąsiednimi stosami, w jednym rzędzie nie może być mniejsza niż 1 m, a między rzędami — nie mniejsza niż 4 m.
5. Jeżeli rząd stosów przekracza długość 50 m, to powinna po środku jego długości być stosowana większa przerwa, nie mniej niż 5 m.

§ 145

1. Składanie ładunków na torach dźwigowych i kolejowych oraz na drogach, placach i zajazdach przeznaczonych dla ruchu kołowego jest zabronione.
2. Na nabrzeżach, przystaniach i pomostach ładunki mogą być składane tylko na czas przejściowy nie dłużej, niż tego wymaga przeładunek.
3. Cięcie i składowanie wraków oraz złomu na nabrzeżach wymaga zezwolenia kapitanatu portu.
4. Odstęp składanych ładunków od skraju nabrzeża, przystani i pomostu powinien wynosić od strony wody najmniej 2 m, o ile przepisy regulaminowe nie stanowią inaczej. Ten sam odstęp powinien być zachowany pomiędzy składanym ładunkiem a torami dźwigowymi i kolejowymi.

§ 146

Składanie materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

CZĘŚĆ VI

Przepisy porządkowe na lądzie. Utrzymywanie czystości i porządku. Inne ogólne zakazy.

DZIAŁ I

Przebywanie osób. Zabezpieczenie ruchu i urządzeń na lądzie.

§ 147

1. Osobom nieuprawnionym przebywanie na obszarze portu i wstęp do urządzeń portowych jest wzbroniony. Zakaz ten nie dotyczy przelotowych dróg portowych oraz części portu przeznaczonej dla ruchu pasażerskiego.
2. Kapitanat portu może zezwolić na przebywanie na obszarze portu osobom zatrudnionym przez rybaków przy pracach pomocniczych.
3. Wejście na teren portu i wyjście dozwolone jest wyłącznie w miejscach na ten cel wyznaczonych.
4. Zabrania się przebywania na obszarze portu osobom nietrzeźwym.
5. Organy wykonawcze kapitanatu portu mają prawo legitymowania osób w zakresie ich uprawnień do przebywania na obszarze portów.

§ 148

1. W portach, w których ustanowiono system przepustkowy, przebywanie na obszarze zamkniętym (odgrodzonym) portu oraz wchodzenie na statek dozwolone jest wyłącznie:
   a) osobom posiadającym przepisaną ważną przepustkę portową wystawioną przez właściwy organ kontrolny,
   b) osobom wyjętym spod obowiązującego systemu przepustkowego z tytułu wykonywanych czynności służbowych.
2. Wydane przepustki upoważniają jedynie do przebywania na obszarze części portu określonej w przepustce bądź do wchodzenia na statek (statki) oznaczony w przepustce.

§ 149

1. Ruch pojazdów konnych i mechanicznych poza drogami i placami przeznaczonymi do ruchu kołowego oraz placami wydzielonymi do prac manipulacyjno-ładunkowych jest niedozwolony.
2. Postój pojazdów konnych i mechanicznych na skrzyżowaniu dróg portowych oraz przed wjazdami i wejściami na poszczególne odcinki portu jest zabroniony.
3. Właściwy użytkownik w porozumieniu z kapitanatem portu może oznaczyć inne miejsca, w których postój pojazdów jest zabroniony. W miejscach tych powinny być ustawione odpowiednie znaki drogowe.

§ 150

1. Pojazdy mechaniczne nie mogą na przelotowych drogach portowych przekraczać szybkości określonej w obowiązujących powszechnie przepisach drogowych.
2. Szybkość pojazdów mechanicznych na drogach portowych przeznaczonych do wewnętrznej obsługi portu powinna być umiarkowana i zapewniać całkowite bezpieczeństwo ruchu.

3. Właściwy użytkownik w porozumieniu z kapitanatem portu może na określonych drogach portowych ustalić maksymalną szybkość pojazdów mechanicznych, a także wprowadzić ruch jednokierunkowy. Ograniczenia takie powinny być oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi.

§ 151

1. Zabrania się:
   a) wjeżdżania i parkowania pojazdów konnych i mechanicznych oraz rowerów na rampach magazynów, nabrzeżach i pomostach,
   b) pozostawienia pojazdu mechanicznego z zapuszczonym motorem bez obsługi, a pojazdów konnych z niewyprzężonymi końmi — bez dozoru.
2. Zakaz wymieniony w ust. 1, lit. a nie dotyczy samobieżnych urządzeń przeładunkowych i pojazdów konnych i mechanicznych, jeżeli tego wymaga przeładunek oraz miejsc na nabrzeżach wyznaczonych na postój pojazdów.

§ 152

1. Przechodzenie i przejazd przez tory kolejowe dozwolony jest tylko w miejscach do tego przeznaczonych.
2. Kierowcy pojazdów konnych i mechanicznych powinni zachować szczególną ostrożność przy zbliżaniu się do niestrzeżonych przejazdów kolejowych.
3. Postanowienia powyższe nie naruszają dalej idących przepisów wydanych przez organy kolejowe.

§ 153

1. Użytkownik terenów portowych ma obowiązek oświetlać znajdujące się na tych terenach drogi przeznaczone do ruchu kołowego i pieszego. Do oświetlania należy używać światła elektrycznego.
2. Urządzenia świetlne powinny być tak skonstruowane aby wykluczały powstanie pomyłek co do ich znaczenia i nie stanowiły przeszkody dla żeglugi.
3. W okresie zimy czynne nabrzeża, przystanie i pomosty powinny być odśnieżane, a przy gołoledzi — posypane piaskiem, solą lub popiołem.

§ 154

1. Na wystających na drodze wodnej pomostach powinny być przez ich użytkowników rozmieszczone światła białe oświetlające w ciemnej porze doby od strony wody zewnętrzne krawędzie tych urządzeń.
2. Światła powinny odpowiadać warunkom określonym w § 153 ust. 2.
3. Umiejscowienie świateł, o których mowa w ust. 1, powinno być każdorazowo uzgadniane z kapitanatem portu, który zarządzi wystawienie świateł nawigacyjnych, jeżeli tego wymaga bezpieczeństwo żeglugi.

§ 155

1. Miejsca przebiegu przewodów podwodnych (kabli, rurociągów wodno-kanalizacyjnych i gazowych) powinny być na lądzie — po obu końcach podwodnej części urządzenia — oznaczone tablicami ostrzegawczymi, ustawionymi w miejscach wskazanych przez kapitanat portu. Tablice te powinny być podwójne i ustawione do siebie pod kątem 68° z tym, że dolna krawędź tablicy powinna być na wysokości 6 m od zerowego stanu wody. W miejscach, gdzie nie można umieścić tablic ze względu na zasłanianie widnokręgu lub inne przyczyny zagrażające bezpieczeństwu żeglugi, sposób oznaczania przewodów podwodnych ustala kapitanat portu.
2. Wymiary tablic ostrzegawczych oraz znaki na tych tablicach powinny odpowiadać normom ustalonym przez Polski Komitet Normalizacyjny. Wyboru normy odpowiedniej dla danego przewodu podwodnego dokonuje kapitanat portu na wniosek inwestora lub użytkownika urządzenia.
3. Tablice ostrzegawcze powinny być utrzymane w takim stanie, by znaki na nich mogły być zawsze bezbłędnie rozpoznawane; w nocy tablice te winny być dobrze oświetlone. O odstępstwach od obowiązku oświetlania tablic decyduje wyłącznie kapitanat portu.
4. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych ciąży na użytkowniku chronionego urządzenia.

§ 156

1. Na nabrzeżach i pomostach powinny być rozmieszczone bosaki i koła ratunkowe w ilości i w miejscach wskazanych przez kapitanat portu. Koła ratunkowe powinny być zaopatrzone w rzutkę o długości co najmniej 27,5 m.
2. Sprzęt ratunkowy powinien znajdować się w stanie zdatnym do natychmiastowego użytku i powinien być okresowo badany.
3. Obowiązek rozmieszczenia i konserwacji sprzętu ratunkowego na nabrzeżach i pomostach ciąży na instytucji eksploatującej urządzenia.

§ 157

1. W okresie zimy gdy pokrywa lodowa jest odpowiedniej grubości, kapitanat portu może w wyznaczonych miejscach zezwolić na przechodzenie po lodzie.
2. Przejścia przez lód powinny być oznaczone z obydwu brzegów:
   w dzień: flagą niebieską lub w inny widoczny i trwały sposób,
   w nocy: białym światłem widocznym dookoła.
3. W odległości 4 m od wytyczonej drogi nie mogą być robione otwory (przeręble) w lodzie: o ile otwory w lodzie znajdują się w bezpośredniej bliskości drogi przejściowej, to miejsca te powinny w dzień być ogrodzone, a w nocy oznaczone światłem czerwonym widocznym dookoła.
4. Jeżeli przejście zostanie przerwane utorowaniem drogi wodnej albo gdy istnieje niebezpieczeństwo pęknięcia pokrywy lodowej, przejście powinno być zamknięte i w tym celu po usunięciu dotychczasowych znaków umieszczone z obydwu brzegów odpowiednie tablice ostrzegawcze w miejscach dotychczasowych przejść.

DZIAŁ II

Utrzymywanie czystości i porządku.

§ 158

1. Utrzymywanie czystości i porządku na terenach morskich portów handlowych jest obowiązkiem jednostek zarządzających tymi terenami.
2. Odpowiedzialność za utrzymanie czystości i porządku (ust. 1) ponoszą osoby, które w drodze umowy podjęły się wykonywania tych czynności, a w braku umowy, pracownicy jednostki sprawującej zarząd nieruchomości, którym powierzono wykonanie tych czynności.
3. Odpowiedznialność za utrzymanie czystości i porządku na statkach ponoszą kierownicy statków.

§ 159

1. Nieczystości stałe powinny być składane do zbiorników betonowych albo specjalnych kubłów metalowych.
2. Zbiorniki betonowe i kubły na nieczystości stałe powinny być zaopatrzone w pokrywy dobrze dopasowane i przystosowane do szczelnego zamknięcia. Nieprzenośne zbiorniki powinny posiadać w przedniej ścianie otwór do opróżniania.
3. Zbiorniki do gromadzenia nieczystości stałych powinny być periodycznie w porę opróżniane, a otoczenie zbiorników stale utrzymane w porządku i czystości.

4. W portach, w których wywóz nieczystości przekazano komunalnym przedsiębiorstwom oczyszczania, usuwawanie (wywóz) nieczystości wykonywane jest odpłatnie przez te przedsiębiorstwa.
5. Zabrania się wylewania nieczystości płynnych do zbiorników na nieczystości stałe oraz zakopywania na terenach portowych padliny, zepsutych ryb, odpadów rybnych i śmieci.

§ 160

Ścieki zarówno domowe jak i przemysłowe mogą być doprowadzone do urządzeń kanalizacyjnych albo wód portowych i do ziemi tylko przy zachowaniu warunków określonych odrębnymi przepisami.

§ 161

1. Zabrania się zanieczyszczania:
a) terenów portowych, magazynów, ramp, nabrzeży, pomostów i przystani,
b) wód portowych, a w szczególności rzucania do wody przedmiotów wyposażenia okrętowego, balastu, popiołu i szlaki, drutu, lin, odpadów rybnych i nieczystości stałych oraz odprowadzania lub wypuszczania przez statki i zakłady przemysłowe zużytych olejów, smarów i wody z zawartością smarów, olejów i innych szkodliwych substancji.
2. Nieczystości stałe pochodzące ze statków i przeładowane na śmieciarki mogą być zatapiane na morzu tylko w miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu.
3. Urobek uzyskany przy pogłębianiu basenów powinien być wywieziony na miesca ustalone w warunkach umowy, a w razie braku postanowień umownych — na wysypisko wskazane przez kapitanat portu.

§ 162

1. Zabrania się wytwarzania przez zakłady przemysłowe i statki nadmiernej ilości dymu zanieczyszczającego powietrze.
2. Zapalanie kotłów i ich opalanie powinno nastąpić w sposób niedopuszczający tworzenia się ciągłego i silnego dymu.

§ 163

Postanowienia §§ 159 i 161 nie naruszają dalej idących obowiązków w zakresie utrzymania czystości i porządku na nieruchomościach przewidzianych w odrębnych przepisach.

§ 164

1. Zabrania się na obszarze portu hodowli zwierząt gospodarskich i zwierząt futerkowych.
2. Zakaz powyższy nie dotyczy: przydomowego chowu drobiu, jeżeli prowadzony jest w zamkniętych ogrodzeniach poza obszarem pierwszej i drugiej strefy terenów portowych i w odległości co najmniej 10 m od domów mieszkalnych, dróg, placów, boisk i 30 m od zakładów służby zdrowia, magazynów i placów składowych oraz zakładów zbiorowego żywienia.
3. Chów drobiu odpowiadający warunkom określonym w ust. 2, może być prowadzony jedynie za zezwoleniem portowego inspektora sanitarnego i zgodnie z odbowiązującymi przepisami sanitarno-porządkowymi.

DZIAŁ III

Inne ogólne zakazy

§ 165

1. Zabrania się na obszarze portu:
a) usuwania, uszkadzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych i środków ratunkowych,
b) usuwania i uszkadzania urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz tablic i znaków ostrzegawczych,
c) zakrywania i tarasowania urządzeń cumowniczych, hydrantów i połączeń telefonicznych i elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych,
d) łowienia ryb sieciami i hakami,
e) uprawiania wędkarstwa w miejscach zakazanych przez kapitanat portu,
f) przyjmowania i wchodzenia osób postronnych na statek bez zezwolenia kierownika statku,
g) chodzenia po skarpach i niszczenia roślinności w zieleńcach,
h) rozmieszczania plakatów i afiszów w miejscach na ten cel nie wyznaczonych,
i) urządzania ruchomych miejsc sprzedaży towarów,
j) wypuszczania ptactwa domowego poza zamknięte ogrodzenia,
k) przechodzenia po lodzie w zamarzniętych częściach portu w miejscach nie oznaczonych na przejście.
2. W portach Rowy i Dźwirzyno zakaz wymieniony w ust. 1 lit. „d” nie dotyczy obszaru redy poza granicą stałego rybnego obwodu ochronnego.
3. Łowienie ryb dla celów naukowo-badawczych wymaga zezwolenia Koszalińskiego Urzędu Morskiego.

§ 166

1. Zabrania się bez zezwolenia Koszalińskiego Urzędu Morskiego:
a) przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokument bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewiduje,
b) układania i wymiany przewodów podwodnych, jak: kabli, rurociągów wodno-kanalizacyjnych i gazowych,
c) fotografowania, filmowania oraz wykonywania rysunków urządzeń portowych,
d) ustawiania kiosków.
2. Zakaz wymieniony w ust. 1 lit. „c” nie dotyczy fotografowania, filmowania i sporządzania rysunków urządzeń przez ich użytkowników dla celów służbowych.

§ 167

1. Zabrania się bez zezwolenia kapitanatu portu:
a) zabijania pali do cumowania — na wodzie i na lądzie,
b) wydobywania piasku, żwiru, kamieni i lodu,
c) wydobywania przedmiotów zatopionych,
d) rozpinania i suszenia sieci rybackich,
e) urządzania imprez sportowych na wodzie,
f) uprawiania sportu wioślarskiego i kąpieli,
g) używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach.
2. Zakaz wymieniony w ust. 1 lit. „c” nie dotyczy przypadków zastrzeżonych w § 129 oraz wydobywania przez przeładowcę towarów utraconych podczas przeładunku.
3. Przy wniosku o zezwolenie wymagane w myśl ust. 1 lit. „g” zainteresowane przedsiębiorstwo obowiązane jest przedstawić warunki użycia materiałów pirotechnicznych, a w szczególności: rodzaj i sposób użycia tych materiałów, harmonogram ich użycia ze wskazaniem dni, godzin i zatwierdzonej ilości i siły wybuchowej ładunku dozwolonej w każdym poszczególnym przypadku, nadto zobowiązanie zabezpieczenia terenu zagrożenia i pracy, jak również prowadzenia robót pirotechnicznych pod nadzorem odpowiedzialnej osoby.

CZĘŚĆ VII

Przepisy końcowe

§ 168

Przepisy niniejszego zarządzenia stosuje się odpowiednio na obszarze przystani morskich poza granicami terytorialnymi morskich portów handlowych, objętych właściwością miejscową Koszalińskiego Urzędu Morskiego.

§ 169

1. Przepisom niniejszego zarządzenia nie podlegają jednostki pływające i wodnosamoloty oraz tereny i urządzenia portowe Marynarki Wojennej, Wojsk Ochrony Pogranicza i Milicji Obywatelskiej.
2. Przepisom niniejszego zarządzenia nie polegają również tereny i urządzenia lądowe pozostające w zarządzie organów kolejowych i celnych.

§ 170

1. Przepisy portowe nie naruszają przepisów celnych o przewozie towarów i osób w transporcie morskim, kontroli celnej na obszarze portów i odprawy celnej statków na wejściu i wyjściu z portu.
2. Nie naruszone pozostają w szczególności przepisy celne w zakresie uzgadniania przez użytkowników portu z organami celnymi: miejsc postoju statków żeglugi międzynarodowej i ich zmiany oraz miejsc przeładunku i składowania towarów w obrocie zagranicznym.
3. Pilotówki, holowniki i motorówki cumownicze, obsługujące statki żeglugi międzynarodowej na wejściu lub wyjściu z portu, obowiązane są po wykonaniu zleconych im zadań powrócić bezpośrednio do miejsc swego stałego postoju bez prawa dobijania od innych nabrzeży i statków.

§ 171

1. Kto wykracza przeciwko przepisom niniejszego zarządzenia podlega karze aresztu do jednego miesiąca lub karze grzywny do 3.000 zł.
2. Orzecznictwo karno-administracyjne należy do Koszalińskiego Urzędu Morskiego.
3. Kary grzywny nałożone na kierownika statku obcej bandery przez Koszaliński Urząd Morski bądź kapitanat portu w trybie postępowania karno-administracyjnego ukarany obowiązany jest zapłacić albo zabezpieczyć przed wyjściem statku z portu.
4. Wydane przez kapitanaty portu doraźne zarządzenia porządkowe w razie nie wykonania wprowadzone będą w życie w trybie egzekucji administracyjnej obowiązków o charakterze nie pieniężnym.

§ 172

1. Zarządzenie wchodzi w życie na obszarze województwa koszalińskiego z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie.
2. Z dniem wejścia w życie zarządzenia traci moc zarządzenie porządkowe nr. 4 Dyrektora Koszalińskiego Urzędu Morskiego z dnia 1 października 1960 r. o przepisach portowych (Dz. Urz. WRN w Koszalinie nr 11, poz. 32).

Dyrektor
Koszalińskiego Urzędu Morskiego
(mgr Józef Gruszczyński)

Poz. 87

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE

Dyrektora Koszalińskiego Urzędu Morskiego z dnia 24 kwietnia 1969 r.

w sprawie podróży próbnych statków morskich.

Na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 1, art. 7 i 10 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. nr 6, poz. 35) oraz § 3 ust. 2 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 21 marca 1955 r. w sprawie utworzenia, organizacji i właściwości miejscowej urzędów morskich (M.P. nr. 63, poz. 749), w związku z § 9 ust. 1, § 17 ust .3 i § 30 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 26 marca 1964 r. w sprawie bezpieczeństwa statków morskich (Dz. U. nr. 15. poz. 89 z późniejszymi zmianami) zarządzam, co następuje:

Rozdział I

Przepisy ogólne

§ 1.

1. Przepisy niniejszego zarządzenia dotyczą morskich podróży próbnych statków nowozbudowanych i przebudowanych oraz statków po remoncie stoczniowym, nie przekazanych jeszcze do eksploatacji i nie posiadających ważnych świadectw klasyfikacyjnych ani też ważnych dokumentów bezpieczeństwa.
2. Podróżą próbną jest podróż odbywana przez statki nie będące w eksploatacji (nowozbudowane, przebudowane, i po remoncie stoczniowym) mająca na celu przeprowadzenie prób technicznych statku oraz jego mechanizmów i urządzeń.
3. Zasięg odbywania podróży próbnych ustala Koszaliński Urząd Morski w porozumieniu z dyrektorem stoczni lub armatorem.
4. Przepisy niniejszego zarządzenia nie mają zastosowania do jednostek pływających marynarki wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej.

§ 2.

1. Odbycie morskiej podróży próbnej przez statki wymienione w § 1 ust. 1 dozwolone jest jedynie tym statkom, które:
   1) odpowiadają warunkom bezpieczeństwa przewidzianym niniejszym zarządzeniem,
   2) posiadają ważną „Kartę bezpieczeństwa na jednorazową podróż".
2. Statki nowozbudowane w polskich stoczniach, które odbywają podróże próbne poza granicami polskiego morza terytorialnego, powinny posiadać „zaświadczenie o rejestracji" wydane przez Koszaliński Urząd Morski.
3. Warunki pogody, przy których dozwolone jest wyjście statku w podróż próbną, ustala każdorazowo Koszaliński Urząd Morski oraz określa je w „karcie bezpieczeństwa na jednorazową podróż", odpowiednio do wielkości i rodzaju statku, jego stanu technicznego, pory roku, w której odbywa się podróż, zasięgu i czasu trwania podróży próbnej.

§ 3.

1. Wniosek o wydanie „karty bezpieczeństwa na jednorazową podróż” składa stocznia na piśmie z podaniem rodzaju i nazwy statku, armatora oraz projektowanego zasięgu, trasy, terminu odbycia i czasu trwania podróży próbnej.
2. Do wniosku należy dołączyć:
   1) pisemne stwierdzenie towarzystwa klasyfikacyjnego, pod nadzorem którego statek był budowany, przebudowany, albo wyremontowany, że statek znajduje się zgodnie z § 7 ust. 1 niniejszego zarządzenia w stanie dostatecznego wykończenia technicznego, zapewniającego zdolność żeglugową w czasie podróży próbnej, zaś dla statków nie będących pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego — takie samo stwierdzenie, wydane przez inspekcję techniczną stoczni.
   2) nadto dla statków nowozbudowanych:
   a) kompletne obliczenie stateczności statku lub co najmniej obliczenie jej dla stanu załadowania podczas podróży próbnej oraz próby bocznych przechyłów przeprowadzone w celu ustalenia środka ciężkości; w razie seryjnej budowy dotyczy to tylko statku pierwszego z serii,
   b) sprawozdanie Polskiego Rejestru Statków z przeprowadzonych prób opuszczania łodzi ratunkowych z pełnym kompletem ludzi i wyposażeniem przy przechyle statku do 15 stopni na którąkolwiek burtę.

§ 4.

1. Przed wydaniem „karty bezpieczeństwa na jednorazową podróż” Koszaliński Urząd Morski przeprowadza inspekcję w zakresie bezpieczeństwa podróży próbnej włącznie z ilością i kwalifikacjami załogi.
2. Przed przystąpieniem inspektorów urzędu morskiego do swoich czynności kapitan statku lub jego zastępca winien przedłożyć kierownikowi grupy inspekcyjnej:
   1) jeden egzemplarz listy załogi wyznaczonej do odbycia podróży próbnej z wymienionymi funkcjami, dyplomami i świadectwami kwalifikacyjnymi poszczególnych członków załogi,
   2) jeden egzemplarz wykazu osób biorących udział w podróży próbnej a nie stanowiących załogi statku z podaniem funkcji tych osób.
3. Wydanie karty bezpieczeństwa może nastąpić po złożeniu przez inspektora sanitarnego protokółu z przeprowadzonej inspekcji łącznie ze stwierdzeniem, że statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa zdrowotności i stanu sanitarnego.
4. Kartę bezpieczeństwa wydaje się na okres projektowanej podróży próbnej. Karta ta może być przedłużona na następną podróż próbną tego samego statku.

§ 5.

1. Przed wyjściem statku w morze z portu kapitan statku obowiązany jest okazać w kapitanacie portu „kartę bezpieczeństwa na jednorazową podróż” łącznie z listą załogi i wykazem innych osób biorących udział w podróży próbnej a nadto dopełnić wszystkich czyności związanych ze zgłoszeniem wyjścia i wejścia statku w myśl obowiązujących przepisów portowych oraz dotyczących przekroczenia granicy morskiej Państwa.
2. Kapitanat portu uprawniony jest do przeprowadzania inspekcji kontrolnej przed wyjściem statku na próby.

§ 6.

Obowiązek i sposoby prowadzenia dzienników na statku regulują odnośne przepisy w sprawie prowadzenia dzienników na polskich statkach morskich.

Rozdział II

Warunki techniczne kwalifikujące statek do odbycia morskiej podróży próbnej

§ 7.

1. Każdy statek udający się w podróż próbną powinien się znajdować w stanie dostatecznego wykończenia technicznego, w szczególności przed wyruszeniem w podróż próbną należy bezwzględnie
   1) całkowicie ukończyć prace przy poszyciu kadłuba, grodziach wodoszczelnych i otworach w kadłubie oraz przeprowadzić próby wodoszczelności; oczyścić studzienki, kosze systemu zęzowego i kingstony;
   2) całkowicie ukończyć prace na górnym pokładzie związane ze szczelnością pokładu, zamknięć i włazów ładowni, drzwi wejściowych do pomieszczeń oraz innych otworów w pokładzie i przeprowadzić próby wodoszczelności;
   3) doprowadzić do stanu całkowitej gotowości główną instalację napędową i poddać próbom zgodnie z wymogami właściwego towarzystwa klasyfikacyjnego sprawującego aktualnie nadzór nad statkiem; kotły powinny być przyjęte do dozoru przez towarzystwo klasyfikacyjne a wszystkie próby inspekcyjne wewnętrzne i zewnętrzne ukończone;
   4) dostatecznie wypróbować i doprowadzić do stanu pełnej gotowości do pracy mechanizmy pomocnicze, urządzenia odwadniające, system paliwowy i balastowy, pompy, rurociągi, skrzynki rozdzielcze oraz prądnice główne i bezpieczeństwa, sieć elektryczną i urządzenia elektryczne oraz instalację przeciwpożarową;
   5) doprowadzić do stanu gotowości technicznej oświetlenie awaryjne niezależne od pracy prądnic głównych i prądnicy bezpieczeństwa, zapewniające zasilenie odpowiedniej ilości punktów świetlnych w maszynowni, w miejscach ustawienia łodzi i tratew ratunkowych, na pomoście nawigacyjnym, na przejściach i drogach komunikacyjnych oraz w pomieszczeniach, które ze względu na rodzaj prób lub ich przeznaczenie winny być oświetlone. Natężenie światła oraz rozmieszczenie punktów świetlnych oświetlenia awaryjnego winno odpowiadać ogólnym przepisom wydanym w tym zakresie, a ponadto zapewnić w maksymalnym stopniu bezpieczeństwo pracy w określonych warunkach podróży próbnej. Źródło prądu oświetlenia awaryjnego powinno w wypadku awarii zasadniczego źródła zasilania zapewnić możliwość użycia dzwonków i innych urządzeń alarmowych służących do ogłaszania przepisanych alarmów na statkach;
   6) całkowicie ukończyć prace przy urządzeniach sterowych głównych i awaryjnych oraz wypróbować je i doprowadzić do stanu gotowości. Główne urządzenia sterowe i ich system przekaźniczy należy wypróbować co najmniej dwukrotnie. Między dwiema ostatnimi próbami powinna upłynąć co najmniej doba. Czas trwania próby nie może być krótszy niż jedna godzina nieprzerwanej pracy urządzenia sterowego. Jedna z prób urządzenia sterowego musi się odbyć w czasie próby głównej instalacji napędowej (pkt. 3);
   7) przygotować do natychmiastowego użycia środki przeciwpożarowe, odpowiadające zatwierdzonej dokumentacji, a załogę zapoznać z obsługą instalacji przeciwpożarowych;
   8) wypróbować oraz przygotować do użycia kotwice i windy kotwiczne; próba tych urządzeń polega na co najmniej dwukrotnym spuszczeniu kotwic z całością obu łańcuchów i nieprzerwanym równoczesnym wyciągnięciu obu łańcuchów z kotwicami;
   9) wypróbować pod względem sprawności ich działania telegrafy maszynowe, syreny, dzwon i gong. Między mostkiem i przedziałem maszynowym konieczne jest zainstalowanie sprawnie działającej rury głosowej lub telefonu. Powinna być też zapewniona niezawodna łączność głosowa pomiędzy mostkiem a pomieszczeniem maszyny sterowej oraz mostkiem i pomieszczeniem kapitana.

2. Wyposażenie statku winno zapewnić bezpieczne odbycie podróży próbnej.
Do zakresu wyposażenia statku należy:
1) zaopatrzenie w odpowiednią ilość bunkru, smarów, wody, narzędzi i materiałów technicznych oraz w komplet lin do cumowania i holowania,
2) magnetyczny kompas główny posiadający oświetlenie awaryjne; kompensacji i określenia dewiacji kompasu należy dokonać przy najbliższej okazji, jednakże nie później niż po wyjściu statku na redę;
3) wyposażenie statku w łodzie ratunkowe i pneumatyczne tratwy ratunkowe, a mianowicie:
a) łodzie ratunkowe i pneumatyczne tratwy ratunkowe w takiej ilości, aby tratwy te wraz z łodziami każdej burty zepewniały miejsca dla 100% osób znajdujących się na statku. Tratwy pneumatyczne winny zostać tak rozmieszczone, by można było użyć je z dowolnej burty. W przypadku, gdy statek wyposażony jest w urządzenia do wodowania pneumatycznych tratew ratunkowych tak skonstruowanych, że tratwy te mogą być wodowane tylko z określonej burty każda, ilość miejsc znajdującą się w tych tratwach zalicza się odpowiednio tylko do burty, z której tratwy te mogą być opuszczone na wodę;
b) dodatkowe tratwy pneumatyczne tak ustawione, by można było użyć je z dowolnej burty, o łącznej ilości zapewniającej miejsce dla 25% osób znajdujących się na statku, z tym, że ilość tratew nie może być mniejsza niż 2.
4) przenośna radiostacja łodziowa zatwierdzonego typu, jeżeli pojemność statku wynosi 300 BRT lub więcej i statek oddala się od brzegu więcej niż 20 mil morskich. Radiostację tą należy przechowywać w kabinie nawigacyjnej względnie w kabinie radiowej lub w innym odpowiednim miejscu na statku z możliwością przeniesienia jej w razie nagłej potrzeby do jednej łodzi lub tratwy ratunkowej;
5) odpowiednia ilość kół ratunkowych, wraz z wyposażeniem, posiadających ważne atesty — przewidziana dla danej kategorii statku,
6) ilość pasów ratunkowych, zatwierdzonego typu i posiadających ważne atesty, odpowiadająca ilości osób biorących udział w podróży próbnej oraż dodatkowe pasy ratunkowe dla wachty morskiej na mostku i w maszynowni.
W pomieszczeniach ogólnych oraz w korytarzach należy wywiesić w widocznych miejscach pouczenia zilustrowane rysunkami lub fotografiami odnośnie sposobu zakładania pasa ratunkowego;
7) 12 czerwonych rakiet i 12 petard z ważnym terminem używalności,
8) 1 komplet wyrzutni linki ratunkowej, którego wyposażenie pirotechniczne posiada ważny termin używalności według wymagań dla danej kategorii statku,
9) kompletne wyposażenie sygnałowo-nawigacyjne. Lampy nawigacyjne powinny posiadać ważne świadectwa;
10) komplet aktualnych map morskich i wydawnictw nawigacyjnych niezbędnych w danej podróży próbnej,
11) apteczka typu zatwierdzonego przez portowego inspektora sanitarnego,
12) zestaw sprzętu i materiałów awaryjnych przewidzianych dla danego statku.
3. Statek, który ze względów konstrukcyjnych lub charakteru nie będzie wyposażony w łodzie ratunkowe podczas eksploatacji, może zostać zwolniony z obowiązku posiadania tych łodzi wymienionych w pkt. 3 litera „a", pod warunkiem, że będzie wyposażony w pneumatyczne tratwy ratunkowe o łącznej nośności wystarczającej dla 150% osób na statku, przy czym ilość tratew nie będzie mniejsza niż 2.
Statek wyposażony w niezatapialny środek komunikacyjny wienien utrzymywać go w gotowości do natychmiastowego użycia przez cały czas trwania podróży próbnej. Pneumatyczne tratwy ratunkowe i łodzie ratunkowe winny posiadać odpowiednie ważne świadectwa i atesty.
Wyposażenie łodzi i tratew ratunkowych musi odpowiadać wymogom konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu oraz innym przepisom.
W pomieszczeniach ogólnych, oraz korytarzach należy wywiesić w widocznych miejscach pouczenia zilustrowane rysunkami lub fotografiami odnośnie sposobu użycia i obsługi pneumatycznych tratew ratunkowych.

§ 8.

1. W czasie podróży próbnej należy zapewnić możliwość nawiązania łączności statku z lądem.
2. Dla zapewnienia łączności winna znajdować się na statku radiostacja okrętowa. Jeżeli nie jest ona w stanie dostatecznego wykończenia technicznego, wówczas do nawiązania łączności z lądem należy zainstalować radiotelefon o mocy co najmniej 40 W.
3. Obowiązek zaistalowania radiostacji lub radiotelefonu na czas podróży próbnej, o których mowa w ust. 2, dotyczy statków powyżej 100 BRT i statków, na których ilość załogi i osób biorących udział w podróży przekracza łącznie 20 osób, a zasięg podróży próbnej wynosi więcej niż 20 Mm od lądu.
4. W razie braku na statku należycie działającej radiostacji lub zainstalowanego tymczasowo radiotelefonu, udzielenie zezwolenia na wyście z portu może być uwarunkowane obowiązkiem użycia statku pomocniczego, jako asysty dla zapewnienia łączności.

§ 9.

1. Ilość załogi powinna być dostosowana do pojemności statku, mocy i rodzaju instalacji napędowej, projektowanego zasięgu i czasu trwania podróży próbnej. Rodzaj oraz ilość stanowisk dla bezpieczeństwa żeglugi na statkach odbywających podróże próbne ustala Koszaliński Urząd Morski na wniosek dyrektora stoczni lub armatora.
2. W stosunku do kwalifikacji załogi statku odbywającego podróż próbną obowiązują przepisy szczególne.
3. Niezależnie od wymogów określonych w ust. 1 i 2 w skład załogi powinni wejść:
1) co najmniej jeden oficer elektryk, o ile łączna moc zainstalowanych urządzeń elektrycznych przekracza 100 kW,
2) radiooficer, a w razie wyposażenia statku tylko w radiotelefon — radiotelefonista,
3) oficer pożarnictwa z odbytą praktyką morską. Wymóg ten dotyczy statków nowozbudowanych o pojemności powyżej 500 BRT.
4. Łodzie ratunkowe muszą być obsadzone przez ratowników, których stan liczebny dla każdej łodzi wynosi co najmniej:
1) dwóch ratowników — przy dopuszczalnej ilości do 41 osób w łodzi,
2) trzech ratowników przy dopuszczalnej ilości od 42 do 61 osób w łodzi,
3) czterech ratowników — przy dopuszczalnej ilości od 62 do 85 osób w łodzi,
4) pięciu ratowników przy dopuszczalnej ilości powyżej 85 osób w łodzi.
5. Do każdej tratwy ratunkowej winien być przydzielony jeden ratownik obeznany z obsługą i działaniem tratew ratunkowych.

§ 10.

Przed wyjściem statków w podróż próbną winny być przeprowadzone wszystkie obowiązujące ćwiczebne alarmy okrętowe z udziałem załogi statku i pozostałych osób biorących udział w podróży

§ 11.

1. W czasie poruszania się po obszarze nawigacyjnym portu, ilość holowników, przydzielona do pracy w manewrach, powina być dla bezpieczeństwa ruchu statku dostosowana do jego pojemności, właściwości, stanu i stopnia wykończenia technicznego statku oraz warunków atmosferycznych i do lokalnych warunków nawigacyjnych.
2. Postanowienia ust 1 nie naruszają obowiązujących przepisów portowych regulujących obowiązek korzystania z pomocy holowniczej.

Rozdział III

Przepisy końcowe

§ 12.

W czasie próbnych podróży statków rybackich, zabrania się użycia włoku lub innych narzędzi do połowu ryb na wodach portowych wewnętrznych i polskiego morza terytorialnego.

§ 13.

Zabrania się zabierania w podróż próbną osób nieletnich.

§ 14.

1. Kto wykracza przeciwko przepisom niniejszego zarządzenia podlega na podstawie art. 10 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. nr. 6, poz. 35) karze aresztu do 1 miesiąca lub karze grzywny do 3.000,—zł.
2. Orzecznictwo karno-administracyjne należy do Koszalińskiego Urzędu Morskiego.

§ 15.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie na obszarze województwa koszalińskiego z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie.

Dyrektor
Koszalińskiego Urzędu Morskiego
(mgr Józef Gruszczyński)

WARUNKI PRENUMERATY Dziennika Urzędowego Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie. Opłata roczna za prenumeratę 1 egz. Dz. R. N. ze skorowidzem 18,— zł, opłata póroczna bez skorowidza 10,— zł. Opłatę za prenumeratę należy uiszczać z góry w Narodowym Banku Polskim — II Oddział Miejski w Koszalinie, konto Nr 617-94/398. O dokonaniu wpłaty za prenumeratę należy zawiadomić Wydział Budżetowo-Gospodarczy Prezydium WRN w Koszalinie ul. A. Lampego Nr 34, podając równocześnie, za jaki okres i za ile egzemplarzy uiszczono opłatę oraz pod jakim adresem należy kierować wysyłkę. Rachunków nie wystawia się.

Redakcja i Administracja Dziennika Urzędowego — Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie, ul. A. Lampego Nr 34

KZG Koszalin D-573 3. 07. 69 1600 A-4 R-38 Cena 6,30 zł